14.17 hrs.

Title: Combined discussion on the Budget (Railways) for the year 2002-2003, Demands for Grants on Account Nos. 1 to 16 in respect of Budget (Railways) for 2001-2002 and Demands for Supplementary Grants Nos. 12, 15 and 16 in respect of Budget (Railways) for the year 2001-2002.

MR. CHAIRMAN: The House will now take up combined discussion on the Railway Budget, Demands for Grants on Account, Railways and Supplementary Demands for Grants Railways for which 12 hours have been allotted.

As the time allotted to each party is limited, I have decided to allow hon. Members to lay written text of their speeches on the Table of the House, if they so desire. These speeches will be included in the proceedings.

Motions moved:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India on Account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2003, in respect of the head of Demands shown in the Second column thereof − Demand Nos. 1 to 16."
>
> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2002, in respect of the head of Demand entered in the Second column − Demand Nos. 12, 15 and 16."

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF (BANGALORE NORTH): Mr. Chairman, Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity to initiate discussion on the Railway Budget. Before I proceed to deal with the subject, I must pay my gratitude to the Railway family with which I had the privilege to associate and work.

Sir, I have said before many a time that the railwaymen are capable of working hard and is prepared to face any eventuality as and when such a situation arises. Therefore, it is the political leadership that has to understand the hopes and aspirations of the people and will have to act and lead the railwaymen. With my experience of having worked in Railways I have interacted with them at various levels and also have interacted with the Members of Parliament, the State Governments, the trade and industry etc. Having interacted with them I have come to certain conclusions about the needs of our people.

Keeping this in mind the budget exercise is done after the works programme of the Zonal Railways is completed.

My friend Shri Nitish Kumar, the Minister of Railways, has presented the Budget for 2002-03. I am happy to note that he had taken pains to show courage not only to increase the fares of passenger ticket but also the season ticket. He has also ventured into rationalisation of rates of freight traffic so that the traffic which has gone over to the road can come back to the Railways. This should be welcomed by one and all.

Some Members on the treasury benches always say that whenever we speak from this side our intention is only to criticise the Government. It is not so. While we are in the opposition, with our experience in the Government we have a constructive mind. We want the benefit of our experience to continue to benefit the country. While we are in a financial crisis at the time of launching of unigauge with poor budgetary support, we took initiative in scrap disposal and earned a lot of revenue. A beginning was also made in commercial exploitation of railway land. This has to be carried forward.

The problems of the Railways, the working of the Railways, the various disciplines of the Railways, etc., is a vast subject. It is a complex subject. No doubt, whenever there is a debate on the Railway Budget in the House, it mainly focuses on the aspirations of the people of different regions. Members speak of what they need for their State; Members speak of what they need for their Constituency; Members speak of what they generally feel about the system. It is only we, those who have worked with the Railways, that understand what the exact problems of the system are and what the system is faced with and the country is faced with.

As everybody knows, Railways is the basic infrastructure necessary for the economic development of the country. That is why, whenever I took part in a debate, I always said that when somebody pays a little more towards fare or freight, he does not pay it just for his fare.

He does not pay just for his freight or for his goods, but he also pays for the development of the country. We have to inculcate this. It has been my experience and maybe, the same may be the experience of Shri Nitish Kumar also. Whenever the Budget exercise is being done, various trade and industries − even the farming community

particularly from Maharashtra − come and put pressure. They would be small things and we cannot refuse. For example, the banana growers would come and do it; banana is a food of a poor man and one cannot increase. It is a seasonal crop and one gets seasonal revenue. We have to do it from the humanitarian point of view. It is therefore a very difficult exercise for the Railway Minister to do. We understand the compulsions.

Coming to the freight operations, the total tonnage of revenue earning traffic during April-December, 2000 was 347.83 MT and the same for the period from April-December, 2001 was only 357.26 MT It means, there was only a moderate increase of 9.43 MT over the corresponding period of the previous year. The revenue earning freight traffic during 1999-2000 was 456.42 MT and that of 2000-2001 was 473.50 MT The provisional figure of revenue earning freight traffic for the first three quarters of the year 2001-2002 was 357.26 MT At this rate, I am doubtful of any substantial achievement in freight operations during the year 2001-2002.

Another very interesting situation that has come to light is the operating ratio. The percentage of operating ratio has been very alarming. In 1998-99, it was 93.3 per cent; in 1999-2000, it was 93.3 per cent again, though both are high. In 2000-2001, it has shot up to 98.3 per cent. It is indicative of poor management of men and material. You have a rolling stock. You have the manpower. Unless you manage it properly, unless the turn around of the rolling stock is properly being augmented and monitored, you will not be able to bring down the operating ratio. We have the uni-gauge policy and we have the capacity to carry more. The capacity has increased with the multi-gauge system that we have. Narrow-gauge is the poorest where the operating ratio is very high. In the case of metre-gauge also, it is the same; it does not give any revenue. It is only the broad-gauge where you can compensate the losses of both the narrow-gauge and the metre-gauge. It will be able to carry capacity and it will also lead to opening up areas for industrial development. When this is the case with a lot of conversion taking place, why is it that still the operating ratio is high? This is something ununderstandable.

Coming to safety performance, this has been the cry of all the Railway Ministers, whoever has taken over. Shri Yashwant Sinha can have a sound sleep at night but not the Railway Minister. If any telephone rings, he is tense, thinking what kind of a telephone it is, what message he will get. If God has been kind and nothing happens, he can have a sound sleep. The situation is, out of 473 train accidents during 2000-01, 261 were passenger train accidents and 212 were freight train accidents. While the passenger train accidents involve precious human lives, in the case of freight train accidents, hope of the consignors and the customers is involved. All of us have worked with them. We have not been able to improve the most important factor. Mostly, accidents are attributed to human failure. For the benefit of my friend, Shri Nitish Kumar, I must say that we have the largest operational railways.

We have a Welfare Department under the Personnel office of the Railways. The Social Welfare Inspectors are supposed to visit the working class, the driver, the signal man and the guard. They have to inspect whether these people are doing any effective role or not. When they go for their jobs, it is necessary to see whether their mind is free, whether they had adequate rest, whether they had any tension in the family or whether he is sick. I have observed, sometimes even a sick man out of compulsion, to earn money, resume his duty and go to his work. We cannot say whether his condition is good or not. It is not the Minister's job. It is not even the job of the Railway Board or the job of the General Manager of Railways. It is the duty of the person at the lowest level of a Welfare Inspector working in colonies, to approach them and find out their mental condition. If a man needs rest, he may be given the rest. If he needs treatment, he should be given treatment. If he has any service problem with the administration, that should be removed. If we are able to remove such kind of tensions from his mind, then only he can run the train well. We could understand their mental condition when we travel on locomotives, not just sitting in a compartment. How tense they are? How alert they have to be! How difficult it is! There are some of the things which are very-very important.

The Budgets that I have presented to this House, and the number of debates that I have heard, many constructive suggestions have come. There has always been a lot of demands and criticism also. One area is, catering. No one has attempted it. Constant efforts are being made. I am told that you are now shifting the entire policy.

The poor and unemployed people are not getting the opportunity to earn their livelihood. I do not know but I believe the multinationals are coming here. I am sure you will tell us about this and take the House into confidence. They might give very good food and they might come with all their equipment, machinery and what not. But what are we doing in this country? We are bringing Voluntary Retirement Scheme. A lot of people go out of service. They are unemployed. We are not being able to create more job opportunities. We are going for disinvestment and liberalisation. We must think − whether we are sitting this side or that side − where we are taking this country and where we are leading our people. We should take our people not necessarily to prosperity or a comfortable life but at least a life with peace which is without problems. They should be able to lead a good and healthy life whether it may be through WTO or through some other way. But if we allow multinationals to enter into every area and try to make more people jobless, perhaps we are taking the country towards anarchy. Mind it, whatever may be your views about the Congress. Some of the friends who are sitting there, were with us earlier. They are on the other side may be because of certain situation of their own constituency or State or maybe due to some political

compulsion. But you do not forget that it was after late Shrimati Indira Gandhi nationalised the banks and abolished privy purses, the naxalite problem was solved which was alarming in this country and the country was brought to some kind of stability and peace. Shri Bandhyopadhyay and other hon. Member are sitting here. They come from West Bengal. They should be able to tell what was the situation of naxalites in West Bengal at that time. We should understand this. I do not say that it is the responsibility of the Government alone. The society is also partly responsible. The society will have to share the responsibility with the Government. The Government does not have a magic stick to do everything. If both do not understand their responsibilities, then perhaps we will be taking the country to an unimaginable situation. Let us not waste time in finding fault and in blaming one another. We are sitting here to represent hopes and aspiration of the people. Every Member here whether he is sitting on this side or that side, take part to express hopes and aspirations of his people to whom he represent. The development, improvement, comfort, roads, drinking water, health centres, education, all these things he wants for his people. We will have to understand this.

Sir, while I am saying all this I do not want my friend to misunderstand me. I have one or two points which I have no option but to mention with the concern as to whether he is unnecessarily taking the burden.

He has come out with an innovative idea of *Railneer.* With so many private companies coming up with so many models of drinking water, I do not know whether you should take this burden. Yes, it is very good and nobody can deny it. I personally feel that this must like all his predecessors who did not touch fare and freight and yet wanted to be popular ministers. Or, he must have thought that somewhere he has gone harsh, he has increased the fare and freight charges, now he must do something else also. So, I think this *Railneer* must have come to his mind. Of course, Shri Nitish Kumar cannot lose all his popularity; he also has to face elections and win them. But I do not know whether *Railneer* will come to his rescue. He may think about it.

Coming to another problem of the Railways, there are four to five lobbies in different disciplines in the Railways. There is a Mechanical lobby, there is a Traffic lobby, there are Civil Engineers and there are Electrical Engineers. I have seen each one fighting for its own empire. Not knowing all this, I was sympathising with the Electrical Engineers. Now I think the turn has come their way. They have come out with the idea of the Railways establishing power stations. What for? Each Department has the sole objective of building its own empire. Why do you need these power stations? There are State Electricity Boards. There is NTPC also. So, why do you want to go into this venture? Where is the money coming for this? You always cry that there is no money for safety and security. Yet, you are planning to invest money on this, that too when power is available. Particularly with the new technology that the Railways have acquired, you do not need this. On every railway traction the diesel locomotives can work and can haul both freight and passenger trains of any length and capacity. These are areas where you want to invest money without any rationale behind it. I do not know whether it is wise for you to do it.

While the first step has been taken to put in place a correct pricing policy, nothing has been done to bring about discipline in the investment. The Railways, in their White Paper on Projects issued in July 1998, have pointed out that over Rs.35,000 crore would be needed for completing the sanctioned projects. Of these, projects costing about Rs.23,000 crore are non-viable ones. Can any commercial organisation anywhere in the world sustain this level of non-viable investment? I believe, this is an issue on which the leaders of all political parties and Members of Parliament of all sections will have to sit sometime and take a clear view. We go on demanding new projects because every one of us is anxious of development; every one of us wants to show that something has been done in his or her constituency. But, it is for the Railway Minister to consider whether it is a wise investment, whether they will give returns, whether it will sustain the growth of economy, etc. Unless a particular line or a particular investment does not give you the returns, you would be eating into the economy; you will not be helping to build the economy.

We will have to seriously think about it.

Electrification has gone on an overdrive. It has gone far behind the target indicated in the Corporate Plan. Over Rs.4000 crore have been invested in electrification so far. But we have not carried any post-completion evaluation of the projects to check whether the anticipated benefits have materialised. In two cases where such reviews were done as required by the World Bank, the results were far too negative. The overall national shortage of power is equivalent to the consumption of power for traction by the railways. In one sense, therefore, it can be held that if the Railways had not gone in for large scale electrification, the overall national shortage of power would have been much less. It is, therefore, necessary to apply a brake on electrification. Electric traction has not been found to be the panacea for railway problems. Some of the railways have even de-electrified. In a few cases, even the overhead equipment has been pulled down. From the national security angle also, it is risky to depend to a large extent on electrification. Electrified routes can be disabled easily but restoration will take long periods of time. On the other hand, diesel traction which can provide all the required services equally efficiently has maximum flexibility. It is, therefore, necessary that equal importance is given to diesel traction. Therefore, there should be a deliberate equal apportionment of traffic of comparable quality between these two modes of traction. There should be no

compunction in running diesel locomotives on electrified routes, which I have already said, treating the capital invested as sunk costs.

Gauge conversions were intended to create additional capacity both in the rolling stock and the track and to reduce the operating costs. These were considered as less costly options compared to setting up new routes. All these were to be taken up on the basis of financial viability but in actual implementation, some aberrations have crept in leading to an unjustified wholesale condemnation of the concept. The aberrations need to be corrected wherever possible even at this late stage.

Sir, I have a suggestion to make to the Railway Minister and also the Prime Minister. One of the problems that we have faced and come across is this. It is because Railways is a monopoly and it should be like that. I do not accept anybody coming or trying to attempt to come to the Railway Service from outside either from the IAS or from the Accounts side. Every time, at some time or the other, when the Government changes, they try at every level to see that people from disciplines outside the Railways enter the Railway administration which is not going to help the Railways at all. One good thing which I found in the system is, an officer who joined service at the grassroot level rises upto the level of policy making. He has gone through the mill. He understands everything, whether he is from the Accounts Department or operation side or engineering side or mechanical section or electrical side. That way, it helps but this has again created a problem. Over a period of years, they become compartmental. Each one wants investment to go in his own area and to his own area of working.

The country cannot have this luxury. The Government cannot go on feeding what they want in order to build their own discipline. We have to go by what the country needs, what the system needs and what the economy needs. I think we have to overcome this kind of pressure exerted by various disciplines. Therefore, I suggest that we should re-organise the Board. Departmentalism has been the bane of the Railways. Instead of allocation of responsibilities on a discipline basis, the Members of the Board may be allocated definite business and functional charges. There may be a separate Member for the passenger business. Let him concentrate on that. Another for the freight business, which is the bread and butter of Railways. Railways have lost much of the traffic. A separate Member in-charge of movable assets, one member each should be in-charge of fixed assets, and human assets. The Financial Commissioner and Chairman should have only co-ordinating functions. The Members in-charge of businesses and control of assets should have attached financial advisers, so that they can function more or less autonomously, with only policy aspects being referred to the Financial Commissioner. To relieve the Board Members of day-to-day responsibilities and concentrate on policy aspects, the additional Members should be fully empowered to settle operational matters finally at their level.

Sir, we have observed that they are over-burdened. In a vast country like ours and in a vast Ministry like Railways, it is not possible for a single Member to look after the entire country, the entire operations and the entire assets. While I appreciate their concern for their own fellow men, they cannot expect the Government or the country or the people, who pay the money to the Exchequer, to let them act according to their own whims and fancies to promote their disciplines. It will have to go with the needs of the people, it will have to go to the growth of infrastructure and it will have to go to the growth of the economy. This is what I personally feel. If you think it proper, you can think about it seriously. The Cabinet Committee on Economic Affairs can think about it. The Planning Commission can think about it. You can certainly discuss it with the Prime Minister and, of course, take the administration into confidence. They have brought so many revolutionary changes and they have built a good reputation for the system. They should not mind accepting specific responsibilities so that they can concentrate more and produce good results. That is what the people of this country expect from them.

As I said earlier, a proper capital structure suiting a commercial enterprise needs to be brought in place. This may involve writing down of the capital in some segments. The Railway Capital Restructuring Committee's Final report and another report by a chartered accountant's organisation are already available with the Railways. In his Budget Speech, the Minister of Railways has promised to furnish an updated Status Report. We have already seen two Status Reports − one furnished by Shri George Fernandes and the other one furnished by Shri Nitish Kumar. We have also seen a White Paper on projects. We do not need another Report or a White Paper. What we want is action. Therefore, I would request the hon. Minister of Railways to be good enough to spell out clearly the route by which he proposes to bring back the Railways to its earlier glory. This is actually what is badly needed.

It is an organisation, one of our very proud public sector undertakings. We have made a name not only inside the country but also outside the country. I have not gone into the details of its marketing; of how much the RITES and the IRCON have been able to do business. Among the subsidiaries, it looks to be only the Container Corporation which has been able to do better. We had a good name. We had a lot of business in Iraq. We had a lot of business in Malaysia. We had a lot of business in a number of other countries. India is preferred either to Britain or China or somebody else. I do not know what is the position now. What has happened recently in Gujarat? My friend was demanding another statement from the Home Minister about the current situation. I would like to know whether we are still in that position of instilling confidence among the Third -world countries.

The Non-Aligned Movement has gone. We are in a unipolar world today. India is supposed to be a leader of the Non-Aligned Movement. With the collapse of the Soviet Union, the balance of power has gone. Even when the Soviet Union had been in existence, in many of the Non-Aligned Summits, and many of the developing countries where we had the privilege of visiting, it was a genuine feeling and concern of everyone that the Non-Aligned countries and the developing countries should work together. It is that kind of a leadership of India, that kind of faith and confidence in the leadership of the Indian Government that the Third-world countries wanted. They wanted India to participate in their development activities.

Today, we are blindly following a path to retain power or to come back to power on communal lines. Is that going to help you to be acknowledged as a leader of the Non-Aligned Movement, as a leader of the developing countries, as a country that has achieved so much, which you have shared with others? This is not the achievement of political Governments. Yes, the political Governments have given the lead and the leadership.

15.00 hrs.

It is our scientists, engineers, farmers and people from different walks of life who have contributed to the growth of this country. It is our Defence Forces who are defending the frontiers of our country. With such a good heritage and good background, why are we sinking? Why are we going down in the eyes of world? Why have we not played the same role? Why have we not instilled the confidence in these small countries? Why have we become a mockery of ourselves?

I know your subject is only related to the Railways, but I have used this opportunity to touch upon those points which ought to be expressed during the Motion of Thanks on the President's Address and also on the General Budget. I thought - since you are part of the Government - I can pass on to you, and through you, to other Members of your Government, and to the Prime Minister, my views.

If I do not speak for my own State, people would say that I have not been able to do justice for them. After all, Shri Nitish Kumar has come out with a new plan. I would also like to voice as to what the people of Karnataka expect from me. You have given only Rs.25 lakh for Bangalore-Sathyamangala new line. If you do not want to give more money, do not give because this amount would only go to establishment charges. I do not think even a small work can be done with this work, maybe, it may be used to pay salary to the engineer. As the survey has already been done, there is no need of survey. I do not know as to what for this money is going to be spent.

You have sanctioned Rs.9 crore for Kadur-Chickmanglur line. It is good. For Bangalore-Hassan line, you have sanctioned Rs.8 crore. You should have sanctioned more money because it is an on-going project. The same is the case with Bangalore-K.R.Puram-Whitefield line. I am prepared to help you in this regard. You can take away this money of Rs.1 lakh and use it somewhere.

I am told that recently, you are thinking of diverting certain trains. For instance, *Rajdhani*. *Rajdhani* is connected with every Capital. Now if we want to go to Bangalore, we have to go *via* Kurnool, Andhra Pradesh. . Whereas earlier, it has been going through Gulbarga and Raichur.

The other day a delegation called on you. They had also called on me. You said to the delegation that you would examine and find out. Even if you are not doing, I am happy about it. Please do not do it. If there is a *Rajdhani* from Secunderabad and Hyderabad to Delhi, why should you take away *Rajdhani* from Bangalore to Delhi? Why should you deviate? The benefit should go to the people of the State. Everybody wants to come to Delhi, and everybody from Delhi wants to go to their places. Please do not do it. As far as I understand, whether it is freight or passenger, they would always take a long route to earn more revenue.

I have covered a lot and there are many speakers from all sides who want to share and contribute. All that I would say is that you have the very best people to work with.

It all depends on you how you want to take work from them. I am sure the Members sitting on the Treasury Benches will now really appreciate that the Opposition is not only meant for criticising the Government, but the Opposition − having governed this country for so many years with its experience and knowledge − also has a job to do. We have every right to pat them, criticise them and show them the correct way as to how they should govern and lead the country.

With these words, I conclude.

डॉ.लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत वर्ा 2002-2003 के अर्थसंकल्प का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हम

सभी जानते हैं कि भारतीय रेल का अपना एक महत्वपूर्ण स्थान है। विश्व का यह सबसे बड़ा संगठन है, इस दृटि से रेलवे अपना सामाजिक दायित्व निभाते हुए देश के हित में जो कार्य कर रही है, वह अनुकरणीय भी है और हम सब के लिए प्रशंसनीय भी है। रेलवे जहां व्यावसायिक दृटि से काम करती है, वहीं अपने सामाजिक दायित व को निभाते हुए भारतीय अर्थव्यवस्था को अनुकूल बनाने की दृटि से विपरीत परिस्थितियों में भी काम करता है।

महोदय, रेलों में जिस प्रकार की आर्थिक व्यवस्था, क्षमता होनी चाहिए, उसके अभाव में कई ऐसी योजनाएं, कई ऐसे महत्वपूर्ण मामले हैं, जिन्हें पूरा करने में रेलवे अक्षम सिद्ध होती है या उनमें विलम्ब होता है। इस दृटि से पिछली बार रेलवे संबंधी हमारी स्थाई समिति ने अपनी रिपोर्ट में यह बात कही थी कि जिन परियोजनाओं को हमने प्राथमिकता की दृटि से लिया है, अन्य घोाणाएं करने के पहले, उन्हें पहले देखा जाना चाहिए। चाहे उसके राजनैतिक दृटि से कुछ भी कारण रहे हों, लेकिन उसकी वजह से हमारी प्राथमिकताएं पिछड़ जाती हैं और उन योजनाओं पर व्यय भी अधिक होता है और समय भी अधिक लगता है।

महोदय, रेलों का औद्योगिक विकास में भी एक महत्वपूर्ण स्थान है - एक स्थान से दूसरे स्थान पर जिस सुगमता और सरलता से कम व्यय में, जिस प्रकार से रेलें माल की ढुलाई करती हैं, उस दृटि से औद्योगिक विस्तार में, औद्योगिक सुविधा देने की दृटि से रेलें अपना महत्वपूर्ण योगदान दे रही हैं। कृि क्षेत्र में - चाहे अनाज की या रसायनिक खादों की ढुलाई हो, उस क्षेत्र में भी अपना महत्वपूर्ण योगदान देती आ रही हैं। आज स्थिति इस प्रकार की है कि रेलें न केवल धीरे-धीरे आगे बढ़ रही हैं अपितु उन्होंने अपनी गति को भी तेज रखा है और उस तेज गति के अंदर हम सभी जानते हैं कि रेलों ने न केवल अपने आर्थिक संसाधनों को अधिक बढ़ाने की चेटा की है, अपितु उन्हें अधिकाधिक उपयोगी बनाने की दृटि से भी कार्य किया है। इस दृटि से हमारे जो विभिन्न कारखाने हैं - चाहे ईंजन बनाने का हो या रेलवे के वातानुकूलित डिब्बे बनाने का कारखाना हो या दूसरे कारखाने हों, आज हम उन ईंजनों और डिब्बों का विदेशों में भी निर्यात करने लगे हैं। इस दृटि से मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि जहां हमारा विदेशों में निर्यात हुआ है, वह देखें कि यह निर्यात कैसे बढ़े, हम रेलवे में अर्थ संसाधन की दृटि से किस प्रकार से सक्षम हो सकते हैं। हम सभी जानते हैं कि लगभग 6000 ट्रेनें प्रतिदिन दौड़ती हैं और लगभग 65,000 किलोमीटर की यात्रा करती हैं। उसके बाद भी यदि हम पिछले सालों की तुलना में आज के समय में हुई दुर्घटनाओं, कैजुअलटीज और एक्सीडेंट्स को देखें तो विगत तीन वाों में दुर्घटनाओं, कैजुअलटीज और एक्सीडेंट्स में कमी आई है। मैं इस बारे में कुछ आंकड़ें प्रस्तुत करना चाहूंगा। सन् 1999-2000 के अंदर ट्रेन एक्सीडेंट्स का प्रतिशत 64 था वह घटा है और जहां पर एक्सीडेंट्स की संख्या 21 थी वह 15 हुई है। लेवल क्रॉसिंग एक्सीडेंट्स 93 से 83 हुए हैं और इसी प्रकार से जो कैजुअलटीज हैं उनके बारे में भी जहां गत वा 716 इंजरीज हुई थीं वहां आज 281 हुई हैं और जहां 0.22 कैजुअलटीज पर मिलियन यात्री थी वह अब 0.01 प्रतिशत रह गयी है। संरक्षा और सुरक्षा की दृटि से हमारा कार्य निश्चित रूप से सराहनीय कहा जा सकता है। पिछले समय जब कुछ दुर्घटनाएं हुई थीं तो खन्ना कमेटी बनी थी और रेलवे के कार्यकरण के सुझाव के बारे में भी एक दूसरी कमेटी श्री राकेश मोहन की अध्यक्षता में विशे अध्ययन कमेटी बनाई गयी थी। खन्ना कमेटी ने सुरक्षा के बारे में अपने सुझाव दिये और रेल मंत्रालय ने उनको स्वीकार किया। चाहे वह सिग्नल की व्यवस्था हो, संचार प्रणाली हो, रेल के पथ के नवीनीकरण का सवाल हो, इन सब के बारे में रेलवे ने तेजी से काम किया। यही कारण है कि इस वा के अर्थ-संकल्प के अंदर रेल पथ के नवीनीकरण के बारे में हजारों करोड़ रुपये की राशि रखी गयी है ताकि इन दुर्घटनाओं को जो कम से कम हुई हैं उनको भी रोका जा सके और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने न केवल दुर्घटनाओं को रोकने के बारे में अपितु यात्री सुविधाएं कैसे बढ़ाई जा सकती हैं किस प्रकार अधिक से अधिक लोगों को लाभ मिल सके, इस दृटि से भी अपने बजट भााण में 16 नयी शताब्दी ट्रेनों की घोाणा की है। चाहे वे मध्य प्रदेश हो या फिर राजस्थान से चलने वाली ट्रेनें हों या अन्य प्र देशों से चलने वाली ट्रेनें हों। इस तरह से उन्होंने अधिक से अधिक लोगों को लाभान्वित करने का प्रयत्न किया है। अब सुपर फास्ट ट्रेन की लाइन की लम्बाई 214 किलोमीटर की होगी।

इस बजट पर प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कुछ लोगों ने कहा कि यह एक घिसा-पिटा बजट है लेकिन मुझे नहीं लगता कि किसी भी प्रकार से यह घिसा-पिटा बजट है। नयी शताब्दी ट्रेनों की व्यवस्था की जा रही है। आमान-परिवर्तन, रेल पथ के नवीनीकरण, सिग्नल्स की व्यवस्था, अपना पावर प्रोजैक्ट्स लगाने जैसे कार्य हो रहे हैं तो भी इस प्रकार कहा जाता है तो मुझे आश्चर्य होता है।

इस बजट के अंदर कई नवीनताएं और विशेताएं हैं और मैं कहना चाहूंगा कि माननीय नीतीश कुमार जी ने बहुत ध्यान इस पर स्वयं ध्यान दिया है और बहुत अच्छा काम किया है। माननीय राकेश मोहन कमेटी की जो सिपारिशें आईं थीं उन पर न केवल उन्होंने ध्यान दिया बल्कि एक कमेटी बिठाई और सब लोगों के साथ बैठ करके, रेलवे बोर्ड के साथ बैठ करके और यहां तक कि जो मजदूर संगठन हैं उनके साथ बैठकर चर्चाएं कीं और उनके निकाों के आधार पर वे आगे बढ़ें हैं।

उद्योग जगत में एसोसिएटिड चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स ने भी इसकी प्रशंसा की है और कहा है कि यह एक बेहतर और अच्छा बजट है और इससे उद्योग लाभान्वित होंगे। सी आई आई जैसे व दूसरे चैम्बर्स ऑफ कॉमर्सों ने भी कहा है कि बजट संतुलित है और बहुत अच्छा है। किराये के युक्तियुक्तकरण के नाम पर यहां कुछ आलोचना की गयी है। वास्तव में किराये का जो युक्तियुक्तकरण किया गया है वह ठीक है। यद्यपि पिछले दिनों में किराया नहीं बढ़ा था और लोगों को लगा कि किस प्रकार से किराया बढ़ा दिया गया। इसमें वातानुकूलित किराये के अंदर जो वृद्धि की गयी है उसमें एसी फर्स्ट क्लॉस और सैकिंड क्लॉस में भी वृद्धि की गयी है, शयनयान द्वितीय श्रेणी में भी वृद्धि की गयी है। अगर प्रतिशत के हिसाब से देखा जाए तो रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष माननीय मल्होत्रा जी ने स्वयं कहा है कि केवल 7.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इस वृद्धि को ज्यादा आंक करके बताया जाता है।

हम आधुनिकीकरण की दिशा में जिस तरह आगे बढ़ रहे हैं, यदि उसमें यात्रियों को अधिक सुविधाएं देना चाहते हैं तो उसके लिए निश्चित रूप से कहीं न कही संसाधन जुटाने की जरूरत है। हमने इस दिशा में कार्य शुरु किया है। मैं यहां भारतीय वित्त निगम के बारे में कहना चाहूंगा। उसने रेलवे की वित्तीय व्यवस्था में अत्यन्त सुधार किया और उसे ठीक पटरी पर लाने का प्रयास किया। राकेश मोहन समिति के बारे में विचार व्यक्त किए गए हैं । मैं " टाइम्स ऑफ इंडिया" के दो फरवरी 2002 के अंक में से कुछ पंक्तियां कोट करना चाहूंगा :

> "In fact the Railways seems to have accepted some of the recommendations made by the expert group headed by Finance Minister"s Advisor, Shri Rakesh Mohan, the decision to pay dividend to the Government to the sum of Rs.2679 crore, an increase in appropriation towards the Depreciation Fund by Rs.200 crore."

मैंने इसलिए इसे कोट किया कि रेलवे के कार्य में आगे बढ़ने का प्रयत्न हुआ। नई रेल लाइनों पर 911 करोड़ रुपए और आमान परिवर्तन पर 862 करोड़ रुपए व्यय हुए। मैं इन आंकड़ों में विस्तार से इसलिए नहीं जाना चाहता क्योंकि समय लगेगा लेकिन यह बात सही है कि नई रेल लाइनें बिछायी जा रही हैं और आमान परिवर्तन, दोहरीकरण का कार्य किया जा रहा है, पुराने ट्रैक्स में परिवर्तन किया जा रहा हैं और पुराने पुलों को ठीक किए जाने का प्रयास किया गया। पूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ भी इसकी चर्चा कर रहे थे। उनके समय में आमान परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ हुआ था। देश में एक समान गेज की बात हो, इसकी चर्चा हुई लेकिन आज भी मीटरगेज पर चलने वाली गाड़ियां हैं और उनकी लम्बाई अत्यधिक है। उन्हें धीरे-धीरे परिवर्तित किया जा सकता है। हम आमान परिवर्तन के कार्य से पीछे न हटें। संसाधनों की कमी के कारण प्रति वा जो राशि मिलती है यदि उस हिसाब से कार्य होगा तो हम लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर पाएंगे। जब जाफर शरीफ साहब रेल मंत्री थे, उस समय मैंने उनसे, नीतीश कुमार जी से भी इस बारे में चर्चा की थी। रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। मैंने उनसे निवेदन किया था एक प्रोजैक्ट जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है, उसे पूरा किया जाए। कोटा और नीमच के बीच आमान परिवर्तन हो चुका है। अगर रतलाम और नीमच के बीच आमान परिवर्तन हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए निरन्तर पैसा मिल रहा है। कभी एक करोड़, कभी दो करोड़, कभी 5 करोड़, 10 करोड़, 15 करोड़ और 25 करोड़ रुपया निरन्तर दिया गया लेकिन यदि इसके

लिए इकट्ठा पैसा देंगे तो प्रोजेक्ट पूरा हो जाएगा। यह एक वायबल प्रोजैक्ट है। नीमच में सीआरपीएफ का सैंटर है। इसके साथ-साथ वहां चित्तौड़ जैसा महत्वपूर्ण स्थान भी है। यदि यह रतलाम से जुड़ जाता है तो रतलाम से लेकर कोटा तक दूसरी लाइन मिल जाएगी। उस दृटि से मैंने कहा कि 37-38 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं जबकि योजना 113 करोड़ रुपए की है। रेलवे की स्थायी समिति ने भी इसकी सिफारिश की है और रेल विभाग ने भी इसे प्राथमिकता की दृटि से स्वीकार किया है। जिस उदारता से इस बजट में 25 करोड़ रुपए दिए गए हैं, उसी उदारता से इस राशि को बढ़ाया जाए ताकि कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो सके और एक अच्छी लाइन हमारे सामने आ सके।

कुछ नई रेल लाइनों की घोाणा हुई है। इंदौर-गोधरा के बीच में एक रेल लाइन है। इसके बाद देवास-मक्सी लाइन है। वह शायद इस समय पूरी हो गई है और चलने योग्य हो गई है। इंदौर-गोधरा, इंदौर-देवास और इन्दौर-मक्सी रेल लाइनें हैं। देवास-मक्सी रेल लाइन पूरी हो गई है,प्रारंभ किया जाए । उज्जैन-रामगंज मंडी के लिए भी धन की व्यवस्था करें ।

रेलवे भर्ती बोर्ड के बारे में भी कहा गया। ऑल इंडिया रेलवे मैन फैडरेशन के जनरल सैक्रेटरी ने कहा कि इसके अन्दर कोई कटौती न हो।

> "Mr. Chaubey, however, claims that cuts have been effected mainly at the lower levels and the entire downsizing exercise will not yield much results. There are two lakh vacancies in the safety categories of locomotive drivers, station masters and lever-men. The employees also point out that many field level workers are overworked."

रेलवे भर्ती बोर्ड की प्रक्रिया और व्यवस्था बदली है लेकिन रिक्त स्थानों की पूर्ति जल्दी होनी चाहिए। इससे काम में वृद्धि होगी। यदि रेलवे के काम में सुधार लाना चाहते हैं और उसे आगे बढ़ाना चाहते हैं तो रिक्त स्थानों की पूर्ति करनी चाहिए।

सभापति जी, हमारी उप-नगरीय रेलों के अंदर व्यवस्था में परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता है और उनकी व्यवस्था बढ़ाया जाना जरूरी है। हमने यात्री सुविधाओं की दृटि से कुछ कदम उठाये हैं। इसे बढ़ाने के लिये खर्चों में कटौती किये जाने की बात कही गई है लेकिन परिचालन व्यय में निश्चित रुप से कटौती हुई है। उस दृष्टि से हमारा संचालन भी बढ़ा है। रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्य काफी ठीक ढंग से चल रहा है।

सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि अखबारों में एक समाचार प्रकाशित हुआ है और मैं समझता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी का ऐसा विचार नहीं होगा लेकिन 9 फरवरी, 2002 के दैनिक जागरण में यह छपा है कि घाटे वाले रेल मार्गों का निजीकरण होगा। मैं जानता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने यह बात कई बार कही है कि हम निजीकरण का विचार नहीं रखते हैं लेकिन उनके हवाले से यह बात आई है कि रेलवे में काम-काज की क्षमता और संभावनाओं के बारे में श्री राकेश मोहन की सिफारिशों का अध्ययन करने के लिये गठित विशेाज्ञों की राय पर रिपोर्ट के बारे में मौके पर संवाददाताओं से बातचीत कर रहे थे। उन्होने बताया कि आधुनिक उपकरणों, मशीनों के कारण रेलवे में जब मानव शक्ति की जरूरत नहीं है लेकिन इसे कम करने के लिये कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जायेगी। उन्होंने बताया कि रेलवे हर हालत में सेवानिवृत्त होने वाले 2 प्रतिशत कर्मचारियों की तुलना में एक प्रतिशत भर्ती करेगी। उन्होंने आगे कहा कि यात्रियों की सुरक्षा के मुद्दे पर कोई समझौता नहीं किया जायेगा और जो सिफारिशें की गई हैं, उनके आधार पर निजीकरण के बारे में कोई विचार होगा। मैं समझता हूं कि इसमें निजीकरण के बारे में कोई बात नहीं लेकिन माननीय मंत्री जी इस बारे में बतायेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने एक अत्यंत महत्वपूर्ण घोाणा की है कि रेलों में शुद्ध पानी रेल ड्रिंक दिये जाने के लिये संयंत्र लगाये जायेंगे और रेलों के अंदर रेल विभाग ही शुद्ध पानी की सप्लाई करेगा। आज रेल में 20 प्रतिशत रेल उपभोक्ता मिनरल वाटर का उपयोग करते हैं , उन्हें शुद्ध जल मिले, इसके लिये रेलवे को ही व्यवस्था करनी होगी और जल्दी से जल्दी करनी होगी। इस पर शीघ्र कार्यवाही होनी चाहिये। वर्तमान में रेलवे में प्रबंधन, सफाई और सुरक्षा के लिये काफी सुधारात्मक कदम उठाये हैं। जहां तक सफाई के काम की बात है, यह निजी लोगों के हाथों में दिया गया है। सुरक्षा की दृटि से हमारी रेलवे पुलिस या जी.आर.पी.एफ. के संसाधनों और दोनों के बीच में कैसे अच्छा तालमेल बैठ सकता है, यात्रियों की किस प्रकार अधिक से अधिक सुरक्षा हो सकती है, इस बारे में ध्यान दिया जाना अत्यंत आवश्यक है। कई बार दुर्घटनायें होती हैं तो राजकीय पुलिस हाथ पर हाथ धरे बैठी रहती है और रेलवे पुलिस कहती है कि उनका काम सिर्फ रेलवे प्रापर्टी की रक्षा करना है। इनके आपस में झगड़े ने हों, इस दृटि से तालमेल बने और झगड़े का निपटारा हो सके। यद्यपि मंत्री जी ने इस बात का संकेत दिया है कि हम ऐसी व्यवस्था कर रहे हैं ताकि इस प्रकार के झगड़े यदि रेलवे में या रेलवे स्टेशन पर होते हैं, उन्हें ठीक कर सकें। इस बारे में जो कानूनी संशोधन हो सकते हैं, राजकीय पुलिस और रेलवे पुलिस को एक साथ बैठाकर विचार करें।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि रेलवे को प्रतिर्वा जो कई कारणों से हानि होती है, शायद उस पर विशेाज्ञों द्वारा राय प्रकट नहीं की गई है। इसमें एक महत्वपूर्ण कारण हैं सर्दियों में कोहरे के कारण कई बार रेल आवागमन ठप्प हो जाता है और प्रतिदिन 4-5 करोड़ रुपये की हानि रेल विभाग को होती है क्योंकि रेल को अधिक खर्च करना पड़ता है। क्या रेल विभाग ने इसके लिये कोई ऐसी प्रणाली विकसित की है, जिससे अनावश्यक रुप से खर्च होने वाले 4-5 करोड़ रुपये को बचाया जा सके। यह 2-3 महीने तक होता रहता है। इससे रेलवे को अरबों रुपये का नुकसान होता है। इस घाटे से रेलवे को बचाया जा सकता है। इस संबंध में रेल मंत्री बताने की कृपा करें।

सभापति जी, अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र मंदसौर, मध्यप्रदेश की तरफ आता हूं। जैसामैंने कहा कि मध्य प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के बारे में विचार किया गया है लेकिन कुछ स्थान ऐसे हैं जहां विस्तार किये जाने की आवश्यकता है। अभी दो दिन पहले मैं कुछ सांसदों के साथ, जिसमें राजस्थान के कुछ सांसद भी शामिल थे, रेल मंत्री जी से निवेदन किया कि वर्तमान में उन्होंने जिस कोटा-निज़ामुद्दीन शताब्दी चलाने की घोाणा की है, यदि यह नीमच से चले लेकिन मंत्री जी कहेंगे कि नीमच से चलाना कठिन हो सकता है क्योंकि मध्य प्रदेश में पहले ही से एक शताब्दी भोपाल-नई दिल्ली चल रही है जो लूली-लंगड़ी है। रेलवे बोर्ड की तरफ से यह घोाणा समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुई है कि इसे सप्ताह में दो दिन की बजाय तीन दिन चलाये जाने पर विचार किया जा रहा है।

इस प्रकार के विचार भी आ रहे हैं कि वे घाटे में चल रहे हैं। उसे अगर आप तीन दिन इधर कर देंगे या तीन दिन उधर कर देंगे तब वह शताब्दी नीमच तक चल सकती है। यदि आप इसमें चित्तौड़ भी जोड़ देंगे, नीमच का जो हमारा सी.आर.पी.एफ. का सैन्टर है, वह सैन्टर इससे जुड़ जायेगा। दूसरा प्रदेश भी जुड़ जायेगा। यदि आप इसमें असमर्थ हैं या कोई कठिनाइ है तो मैं चाहूंगा कि नीमच से लेकर दिल्ली या निजामुद्दीन तक एक सीधी रेल गाड़ी चलाई जाए। चूंकि आगरा से जो रेल गाड़ी नीमच तक चलाई जा रही है, उसका कोई लाभ नहीं मिल पाता है। यदि आप इस पर विचार करें तो उचित होगा। ठीक इसी प्रकार से कोटा-चित्तौड़गढ़ के बीच में कुछ गाड़ियां भोपाल से कोटा में पड़ी रहती हैं, उन्हें भी नीमच तक बढ़ाया जा सकता है और कोटा से यदि इन गाड़ियों को चलाया जाता है तो वाया सवाई माधोपुर और निम्बाहेड़ा भी इसमें कवर हो जायेंगे। यह एक अच्छा स्थान है। इसके बारे में भी माननीय सदस्यों ने अपनी बात कही है। मैं चाहूंगा कि इन बिन्दुओं पर माननीय मंत्री जी विचार करने की कृपा करें । कोटा नागदा के बीच भी इन्हें चलाया जा सकता है जिसकी मांग की गई है ।

सभापति महोदय, अभी कुछ दिन पूर्व माननीय रेल मंत्री जी ने मॉडल स्टेशनों की बात की थी कि वे कुछ नये मॉडल स्टेशन बनाने जा रहे हैं। इन मॉडल स्टेशनों में मध्य प्रदेश के रतलाम, इन्दौर, मंदसौर और नीमच ऐसे स्थान हैं जिन्हें मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जा सकता है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस पर विचार करते हुए इन्हें मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने की कृपा करेंगे। एक और विशे बात के बारे में मंत्री जी ने संकेत दिया है कि वे आने वाले समय में सभी उन स्थानों पर जहां टिकटों की एक निश्चित बिक्री है, उन निश्चित बिक्री वाले स्थानों पर कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सैन्टर प्रारम्भ कर देंगे और उस दृटि से उन्होंने कुछ

स्थानों पर आरक्षण सैन्टर भी प्रारम्भ किये हैं, जिनमें मेरे संसदीय क्षेत्र का मंदसौर का रिजर्वेशन सैन्टर लगभग तैयार है और नीमच का भी तैयार हो रहा है। लेकिन श्यामगढ़ एक ऐसा स्थान है, जो टिकटों की बिक्री के रूप में उस श्रेणी में आता है। उस दृटि से आप उसके ऊपर भी विचार करने की कृपा करें। इसी प्रकार जावरा, मंदसौर, व नीमच स्टेशनों के पास उपरि पुल बनाने की भी आवश्यकता है ।

सभापति महोदय, मैं अधिक समय न लेते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि जो रेलवे बोर्ड के वरिठ अधिकारियों की बैठक में रेलवे की आय बढ़ाने पर विचार हुआ है, चूंकि आपकी अनुमानित आय और अनुमानित प्राप्तियों में अंतर है। मुझे आशा है कि आप इस अंतर को पाटने की व्यवस्था करेंगे। मैं दो -तीन बातें और रखना चाहता हूं। रेलवे में सुविधा देने की दृटि से या रेलवे के कार्यकरण की दृटि से कहीं-कहीं सांसदों को या उनके प्रतिनिधियों को उसमें मौका दिये जाने का कार्य किया जाता है, फिर चाहे वे संभागीय स्तर पर रेलवे उपभोक्ता परामर्शदात्री समितियां हों या फिर जोनल स्तर पर सलाहकार समितियां हों। दोनों स्थानों पर सलाहकार समितियां बनाई जाती हैं। लेकिन वे सलाहकार समितियां कार्य नहीं करती हैं। वा में एकाध बार बैठक हो गई, अन्यथा मुझे अच्छी तरह से याद है पिछले वा एक जोनल सलाहकार समिति बनी थी जिसमें माननीय सांसदों को जोनल स्तर पर नियुक्त किया गया था। लेकिन आज तक उसकी कोई बैठक नहीं हुई। मुझे उसके बारे में बड़ा आश्चर्य है कि यह किस प्रकार की व्यवस्था है। जोनल और संभागीय स्तर पर रेलवे की कमेटियां बनाई जाती हैं तथा रेलवे स्टेशन की भी सलाहकार समितियां बनाई जाती हैं, जो स्टेशन की उस श्रेणी में आते हैं, लेकिन उस श्रेणी में आने के बाद, कमेटी बनाने के बाद उन्हें बुलाना, बातचीत करना प्राय: नहीं हो पाता है। इसलिए बिना कठिनाई के अपनी बात कहने की दृटि से उपभोक्ता को सहूलियत मिल सके और माननीय सांसद अपनी बात कह सकें, इस प्रकार की आवश्यकता बनी रहती है।

सभापति महोदय, हमारी जो प्राथमिकताएं हैं, उन प्राथमिकताओं को देखते हुए और जिस प्रकार से रेल प्रगति से पथ पर हैं, मुझे पूरा भरोसा है कि जिस दृढ़ विश्वास और आत्मविश्वास के साथ माननीय नीतीश कुमार जी ने बजट प्रस्तुत किया है, एक बहुत पुरानी कहावत है - अगर नीयत ठीक है तो नीति भी अच्छी बनेगी और अगर नीति ठीक बनेगी तो उसके नतीजे भी ठीक आयेंगे, नीयत, नीति और नतीजे ये तीनों आपमें है। मैं समझता हूं कि माननीय नीतीश कुमार जी के मन में जो दृढ़ इच्छाशक्ति है और वे जिस भावना के साथ काम करना चाहते हैं, उसके अनुसार उन्होंने नीतियां भी ठीक बनाई हैं और हमारे सामने उसके परिणाम भी निश्चित रूप से अच्छे आयेंगे।

सभापति महोदय, इस सुअवसर पर अंत में मैं कर्मचारियों के बारे में कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। रेलवे कर्मचारियों को कई प्रकार की सुविधाएं दी जाती हैं। उन्हें मैडिकल सुविधा दी जाती है, उन्हें अकोमोडेशन की सुविधा भी दी जाती है। लेकिन कई स्थानों पर मैडिकल और आवास की सुविधा ठीक ढंग की नहीं है। इसलिए आवासीय सुविधाएं भी उन कर्मचारियों के लिए बढ़ाना आवश्यक है। नीमच मेरे क्षेत्र में बड़ा स्थान है। इसी प्रकार चित्तौड़गढ़ हमारे कृपलानी जी का निर्वाचन क्षेत्र एक बड़ा स्थान है। वहां जिस प्रकार की आवास की सुविधाएं होनी चाहिए, चिकित्सा सुविधाएं होनी चाहिए, वे नहीं हैं या जो शिक्षा संबंधी सुविधाएं होनी चाहिए वे नहीं हैं। कई जगह केन्द्रीय विद्यालय हैं तो उनमें रेलवे कर्मचारियों के बच्चे चले जाते हैं लेकिन जहां केन्द्रीय विद्यालय नहीं हैं, वहां खोले जाने चाहिए क्योंकि रेल कर्मचारियों की पोस्ट ट्रांसफरेबल पोस्ट होती है और इस दृटि से रेलवे को इसका ध्यान रखना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात दोहराते हुए आमान परिवर्तन के बारे में मैंने जो निवेदन किया है, निश्चित रूप से मंत्री जी उसको देखेंगे ताकि एक बहुत बड़ी उपलब्धि उस क्षेत्र में हो सकेगी, सारा क्षेत्र विकसित होगा और न केवल विकसित होगा साथ ही चित्तौड़गढ़ से लेकर अजमेर तक ब्रॉडगेज का कार्य पूरा हो सकेगा। इस तरह से हम दोहरी श्रृंखला बिछाने में सहायक हो सकेंगे। राजस्थान और मध्य प्रदेश दोनों राज्य इससे लाभान्वित होंगे। इससे रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी, यातायात सुगम बनेगा तथा यात्रियों को भी सुविधा होगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि दो-तीन स्टॉपेज के बारे में मैंने मांग की थी, हालांकि इस रेलवे बजट से उसका सीधा संबंध है भी और नहीं भी, लेकिन मैं ज़रूर उसकी मांग करूंगा। जम्मू-तवी से लेकर मुम्बई, राजकोट और अहमदाबाद जाती है दिन निंधारित है उसके लिए श्यामगढ़ में स्टॉपेज की मैंने प्रार्थना की थी और इसी तरह सेजयपुर से मुम्बई तक जो गाड़ी चलती है, सुवासड़ा में उसके स्टॉपेज के लिए भी मैंने निवेदन किया था। उस संबंध में भी मंत्री जी निश्चित रूप से विचार करके उनकी स्वीकृति प्रदान करेंगे। इसके साथ ही पश्चिम एक्सप्रैस जो मुम्बई अमृतसर के बीच चलती है उसे दिक्की में सवेरे 9.30 बजे लाया जाए ।

मैं एक बार फिर नीतीश जी को धन्यवाद देते हुए कि उन्होंने एक अच्छा अर्थसंगत बजट प्रस्तुत किया है और निश्चय ही रेलें तेज गति से दौड़ेंगी और लोगों को ज्यादा भरोसा इसलिए है कि यह एक सुरक्षित यातायात का साधन है और उस दृटि से वे अपने आपको और सुरक्षित महसूस करते हुए यात्रा करेंगे। निश्चित रूप से जो सामान्य यात्री है, वह भी अधिकाधिक सुविधा का लाभ लेगा। इस दृटि से पिछले साल कुछ कोचेज़ बढ़ाने की बात भी की थी - किसी में 22, किसी में 23 और किसी में 25 कोच होते हैं लेकिन सामान्य श्रेणी की कोचेज भी कई जगह बढ़ाने की आवश्यकता है। यह रेल यात्री सुविधा वा है, आप अधिकाधिक सुविधा दें । जो रिज़र्व कोचेज हों, चाहे द्वितीय श्रेणी या द्वितीय ए.सी. या प्रथम ए.सी. हों उनके साथ साथ सामान्य श्रेणी की कोचेज अधिक नहीं होते हैं जिससे लोग भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करते हैं और कहीं-कहीं तो छत पर बैठकर यात्रा करते हैं। इसलिए सामान्य कोचेज़ बढ़ाने की भी आवश्यकता है। यह रेल यात्री सुविधा वा है, आप अधिकाधिक सुविधा दें । मैं एक बार फिर आपका धन्यवाद करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for the opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget for the year 2002-2003, presented by the hon. Minister Nitish Kumar on the 26th of this month.

While presenting his Budget, he has stated that this is the 150th anniversary year of the inception of railways in India. All of us know that and we have travelled very far from Bombay to Thana on the 16th April, 1853. To commemorate the 150th year of the railways' inception, the hon. Minister has declared that he is dedicating the year to the railway travellers and also declared this year as 'Passenger Amenities Year'. It is laudable and all of us appreciate that but at the same time after evaluating the Railway Budget presented by the hon. Minister Shri Nitish Kumar in a holistic manner, I beg to oppose the Budget for the reasons that I am going to present during the course of my participation in this debate.

A vast network of railway has already emerged and as per the Status Paper presented by the hon. Minister, Shri Nitish Kumar a little less than four years ago as the Railway Minister of the BJP Government in 1998, the statistics show that it has emerged as 62,000 route kilometres, the goods traffic has approximately reached 489 million tonnes and the passenger kilometres has reached 4,73,461 million in 2001-02.

Before I speak on the Budget proper, I would just like to dwell upon this Status Paper which had been presented four years ago by the same hon. Minister.

As per the statistics given in this Status Paper, the route kilometres are lagging behind. The major chunk of the network was actually done during the pre-Independence period. As per the Foreword given by the hon. Minister in the Status Paper in May, 1998, the Indian railways are the nation's lifeline. The Status Paper attempts to answer the main issues faced by the Railways and also challenges the Railways. The Railway Minister has assured that he is trying to solve these issues and take the Railways along the path of growth. In the Status Paper, investment trends are given very clearly. The issues are identified and some of the solutions have also been contemplated.

Regarding the investment trends, one important point I would like to bring before this House is that capital from general exchequer has actually dwindled very much during the Ninth Plan. The Ninth Plan is actually coinciding with the BJP Government's four years. In the Eighth Plan if it was 42 per cent as per the Status Paper, it has come down to 22 per cent in 1998-99, that is, the year when the Status Paper was actually presented. This I would like to compare with the Defence budgetary provision. I do not mind being called anti-national, if anybody feels so, because I am criticising that the Railway is not given as much importance as the Defence. You may disagree with me, but I do feel that the railways are also very important as a lifeline of our great nation, which is actually of a pluralistic nature. So, railways should be given more importance when the General Budgetary provision is made. Defence is getting the priority which naturally it deserves. But when Defence is given more priority, it should not mean that a Department like Railways should be neglected.

As regards the planning for passenger and freight traffic and also track renewals, rolling stock, maintenance and such items, there also what is seen is that the Plan fund is very much reduced. In the ninth Plan, the proposed Plan fund for track renewals, rolling stock, maintenance, etc. is just 2.77 per cent. With regard to the traffic flow imbalance, the details are given in the Status Paper. Of the three types of gauges, broad-gauge is overburdened. It is 63 per cent of the total network and carries 89 per cent of the passengers and 95 per cent of the freight, as per the Status Paper. That means, it has become a high-density network and it has become saturated also. So, this actually should be given more importance. Of course, I shall come to it later whether it is given importance in the present Budget or not.

Then, regarding the passenger services, a very great idea is actually included in the Status Paper titled 'Passenger Strategy' in page 26 of the Status Paper. It says "Appropriate tariff for each segment commensurate with level of service provided and the ability of the user to pay for the same have to be evolved." This is the strategy regarding passenger tariff which has been mentioned in the Status Paper which had actually been initiated by our hon. Minister of Railways Shri Nitish Kumar. It is a very very laudable idea which should be carried out. I would like to know whether this has been carried out in the Budget presented. Of course, I will come to the details of the Budget a little later.

The human resource development is also given very great importance and the safety is also given importance. A very significant sentence which I found in the Status Paper is 'cultural change in the organisational philosophy' and in this also human resource development is included. It is not that there should be changes in the management structure to achieve changes. When we deal with human resource development, what is actually found is that the down-sizing of the entire set up of administration is done at the lower level. We find that at the lower level the vacancies are kept unfilled. Already hon. Member Dr. Laxminarayan Pandeya has referred to it. I am not going into the details. Over lakhs of posts are lying vacant in the Railways in different parts of the country in different stores and in different divisions. They are not attended to saying that they are not necessary and there should be down-sizing of the Department, of the entire network.

But, at the same time, I would like to know as to why the Railway Board should be there. It is, in my opinion, a white elephant. It should be streamlined. If the Railways are to be streamlined then it is to be done not at the lower level but at all levels. When you cut at the root of the entire system, when you cut it by way of down-sizing, when you do the down-sizing at the lowest level, actually to some extent the safety of the passengers is also at risk.

I now turn to the Budget presented for the year 2002-2003 There are some very striking features in this Budget. I am glad to know that this year is the 150th year of the Railways. The first feature is regarding freight services, the second feature is the passenger services and the third feature is the projects. The hon. Minister has said that regarding the freight services as well as passenger services some anomalies have been crept in. These anomalies which are crept into the freight structure should be removed and there should be proper rationalisation.

It is stated by the hon. Minister that there is a need for rationalisation of the freight structure. When we hear the word rationalisation, we actually understand that it is based on the *Yukti* and reason. But going through the various changes brought about in the freight structure, I fail to realise or understand − maybe it is my fault − any rationalised structure implemented as a new reform.

As per the Budget, 59 classes of employees are not reduced to 32 classes which is as per the revised classification. The highest classification will be 3.3 times than the lowest class.

Now, what is the result of this exercise? If this exercise is actually on a rational basis, then, I for one will expect some good thing done to the large majority of the people who are using these goods. The ultimate result of this innovation or the revised classification and fixing of the freight charge for new classification is that there is a very high hike in the prices of essential commodities. The hon. Minister himself has stated in the Budget that this is not a hike across the board. That means, freight on only certain items has been hiked and freight on foodgrains, pulses, etc. is raised by eight percentage and freight on salt is actually raised to 123.5 percentage, and for fertilisers, that is, urea or ammonium sulphate, it is 5.68 and 4.5 respectively. So, if this is the rationalisation, I emphasise and repeat that I fail to understand this rationalisation. What is the *ukti* behind this? The essential commodities are carried throughout the length and breadth of the country and freight on essential commodities is increased, and the greatest sufferer of this will be the people of the State from where I am coming because there, the people depend for foodgrains and other things on other States and everything has to be carried specially through the goods traffic through the railways.

Then, the same rationalisation is applied to passenger service. I am sorry, Sir, that I have to say all these things. It is not that I love to say all these things, but I have to do this. I hope, I will be pardoned for this, but I am constrained to do this. Here also, in the name of rationalisation, fares of different classes are raised and the basis is second class express/mail fare. There is a record hike of nearly eight percentage hike on average, keeping the mail/express second class as the base. The increase is in the second class mail/express, second class ordinary from the minimum onwards. I am not going into the details because everybody knows the details. Then, the rate of the second-class monthly season tickets has also been hiked very much.

At the same time, the cost of AC-1st class travel is reduced. The justification or ground given for that reduction is to bring it on par with airfare etc. Sir, I would put it in a different manner. Those who are travelling by air, whatever be the cost of their travel, will travel by air only. For them, the main constraint is time and to save their time, they are prepared to spend any amount of money and those who are travelling by air in that manner will not travel by train because the journey through train would take one or two days. This rationalisation is also failing, in my opinion. He may disagree with me.

Here, with the freight hike and also the passenger fare hike, of course, the Railways are getting a good chunk of money, that is, Rs. 1,360 crore, splitting into Rs. 910 crore and Rs. 450 crore. This is on top of the safety surcharge we have to pay. I will add one more thing. There is a five per cent surcharge on income tax also in the name of Defence. There also, it is flat. We can understand the reasoning if it is in an ascending order, that is, from the lower class to the upper class and the rich and the elite. But it is a flat rate for the ordinary tax-payers and the corporate management or the business house etc. This five per cent is levied in the name of Defence expenditure in the General Budget. Here, in the name of safety - I do not say that safety is not an important matter; it is a very important matter − surcharge is levied. That means the burden is falling very heavily on the ordinary man and not on the upper class or the higher echelons of the society.

This, I think, is the gift that this Government has given to the ordinary people in the year of 150th Anniversary. It was declared to be a 'Year of the Passenger', dedicated to the passenger amenities etc., and it is an irony that this has happened like this.

Coming to project allocation, of course, I do appreciate the hon. Minister for having tried to bring some rationale by way of establishing criteria. There was a time when the then hon. Railway Ministers used to dump a large number of projects in their constituencies and in their own States. Some were getting more, some were getting less. To put it in other words, some did not get what they deserved, some got more than what they deserved. In order to remove that perception of injustice being done to certain sections of the society and certain parts of the country, it is good that some criteria has been brought about regarding project allocation. There are three major criteria. The hon. Minister also wants to have transparency in allocation. It is very highly appreciated. However, when you go into the details of the criteria, you feel rather cheated, though that may not be the intention. That is not at all the intention, but the ultimate result is that.

One of the criteria is area of the State. I come from a small State. Naturally, being a small area, the allocation would be very limited. Actually, we are getting punished for the small size of the population. On the one hand, the Government says that the population is exploding and measures should be taken to control the population, and the same Government, on the other hand, is punishing those States where the population growth has already been controlled. That is the fate of my Kerala State. Our State's population is very limited and, naturally, we will get less for having taken such measures much in advance of what now some other States are trying to do.

The third criteria is the worst of the lot, that is, allocation will be as per the throw forward projects of certain States. We are a federal State, and the resources allocated through the General Budget and the Railway Budget are actually contributed by all States in an equitable manner. We have made our own contribution to the General Budget as well as the Railway Budget. Now, we are going to be penalised because we are a small State, and our

population is also very limited. We are actually punished for being progressive. We have higher literacy rate and, naturally, the population growth has been controlled. It has not been controlled by any artificial means, but it is a benefit of the progressive measures which have been taken quite a long time back. Now, we are being punished for that.

These are the three criteria and, that means, we will not be able to get much allocation. I do not say that we should be given more than what we deserve, but we should get what we actually deserve and on par with other States; an equal distribution of funds should be there.

The Minister has a very great, laudable, aim also in changing the Railways' pattern of work and also solving the problems. What he his aiming at will boost tourism, especially by way of rail. But what is happening to our country now against the backdrop of the things that are happening in Gujarat and Orissa? What is happening to the railway network?

Sir, in my State, a large number of people who had been to the States of Gujarat, Maharashtra and Rajasthan are now afraid of going back to not only Gujarat but also to States like Maharashtra and Rajasthan. How could tourism flourish if this is the state of affairs under this Government? I would not like to go into the details of it because of shortage of time. But it is the Government which is responsible for seeing to it that the State functions according to the provisions as contained in the Constitution. What exactly is going on in this country? I am not going into these details not merely because of dearth of time but also for many other reasons.

What has been happening in Uttar Pradesh? The compartments of trains are almost vacant. Some of the reserved compartments of trains in my State are also going vacant during the last few weeks. The situation would be like this for, maybe, another few weeks until and unless this communal carnage is contained by a whipping hand. It should not only be done by the State Governments but also by the Central Government. Please do not think that I am speaking out of context. This is very much related to the Railways ambitious scheme of sponsoring and boosting tourism. What message are we sending out to the international community? Would tourists from abroad come to India if this is the state of affairs in our country? I do not think anybody would dare to come because everybody is afraid of losing their lives.

Sir, what about the resolution of the RSS? They have said about the `Muslims' in this country which means they have talked about the minorities and in future even the Christians would also be at the mercy of the Hindu majority. I do not subscribe to such views. I am a Hindu by birth but I do not subscribe to such a view. Not only me, many Hindus do not subscribe to such a view. If this is the message we are sending out to the international community, then how would tourism flourish in this country? How would the ambition of the hon. Railway Minister get translated into a reality? In this context, I would like to request the hon. Minister of Railways to prevail upon the Government of India to take measures to see that a suitable atmosphere is created in this country for carrying out this ambitious project of boosting tourism in this country.

Sir, I would like to make a point about the Indian Railway Catering and Tourism Corporation. It again appears to be a very ambitious project. This is going to replace the present catering system which had been working properly. From the details of the tenders that have been invited by the Indian Railways for this purpose it appears that instead of trying to improve upon the passenger amenities, particularly of the ordinary people, it is aimed at curtailing them. I do not know, I may be mistaken, but from the tender notices and the details of the tenders, I feel that it is going to be something like a five-star hotel business. How does that cater to the needs of the ordinary passengers travelling in the sleeper class coaches in the Mail and Express trains? I do not think such an arrangement would cater to their needs. The price of the food items would be much more than it is today. I can understand a little bit of increase in the prices but not this type of an arrangement. I really fear that the entire system now functioning would be replaced completely and that would result in the throwing out of jobs a large number of employees who are now employed in the present catering service. I would like to request the hon. Minister to kindly look into this aspect as well.

Sir, though I have already made certain points in respect of my State, I would like to mention a few more points. I am thankful to the hon. Railway Minister, and on behalf of the Members of Parliament from the State of Kerala and also on behalf of the people of Kerala I would like to congratulate the hon. Minister for having allotted some new trains. One is the Cannanore to Bangalore, another one is the Ernakulam to Calicut, and the third one is for the southern side, namely, the *Jana-Shatabdi* train from Ernakulam to Trivandrum. This Cannanore to Bangalore train has been proposed as a weekly train. I would like to request the hon. Minister to make it daily. The officials and the bureaucrats may argue that running this train daily would not be economically viable and all that but our experience is that a lot of passengers are travelling to and fro from Cannanore to Bangalore.

16.00 hrs.

That route will not at all be unviable economically.

Regarding allocation to our State, in this Railway Budget we have got Rs.78 crore less than what we have got last year. Last year we were given Rs.286.87 crore. This year it has come down to Rs.208.8 crore. I humbly request the Minister to please examine this and give us more allocation.

<u>16.01 hrs</u> (Shri Shriniwas Patil *in the Chair*)

Regarding doubling, the Shoranur-Calicut-Mangalore stretch is about to be completed and we are grateful to the Minister for that. But we are not able to fully make use of the benefit of the Konkan Railway because of a short corridor that is Kayamkulam-Ernakulam and Kottayam-Alleppey. The short stretch is yet to be covered. It has been a long pending request from us. I would request the Minister to kindly note this. It is a very short span of two lines - Kayamkulam-Ernakulam and Kottayam-Alleppey.

SHRI SURESH KURUP (KOTTAYAM): If that portion is doubled, we can make use of the full potential of the Konkan Railway.

PROF. A.K. PREMAJAM : From the days of Comrade A.K. Gopalan, who was an opposition leader in this very august House, there is a demand for a new line from Tellicherry-Mysore-Nanjangod. The survey has been completed in this regard. I do not know why it is shelved now. Now I am told that there is a new survey being conducted for Nilambur-Nanjangod. A survey has already been done for Tellicherry-Mysore-Nanjangod; money has already been spent. Why is it being shelved now? Ever since I became a Member of this House I have been harping on this. In all the debates on the Railway Budget in the last four years I have made this request, but it has been turned down.

Regarding safety measures, some new over-bridges are included, especially in my Constituency, and I am very grateful for that. But, only a token fund is given in the case of the road over-bridge in my Constituency. The work on the Chorode alignment road on National Highway-17 was almost complete. But I have been told the design of the deck slab meant for the bridge portion, which is to be done by the Railways, is not yet approved. This matter has been brought to the notice of the Southern Railway authorities. But they have not paid any attention. This morning I received a telephone call from my Constituency telling me that the contractor is going to stop the work and leave. Actually this work should have been completed by June. I do not think it will be completed at all until the design of the over-bridge portion is approved.

Another important request which has come from the Malabar region is a pit line at Calicut, the necessity of which had been very dearly felt during the days following the tragic accident at Kadalundi. It is very easy to do it at Calicut. There is plenty of land available. A request for this had been made many times. I am sure the hon. Minister is aware of this. Because of the lack of a pit line there, express trains had to be stopped at Mangalore and people had to be moved from Mangalore to Calicut in other trains. So, the request for a pit line there may kindly be acceded to. Let the people of Malabar have the benefit of this.

Construction work on other over-bridges in the Malabar region is moving fast. However, I find that very limited funds are allotted during this year. For five of the ongoing over-bridge projects, Rs.17 lakh are allotted. This is a meagre amount. The balance amount that is required is Rs.2,31,000. In another case, the amount required is Rs.2,19,000.

So, I would request that this matter may also be kindly examined.

Due to paucity of time, I do not want to go into any other details. I once again thank the Chairman for having given me this opportunity and the time that is given to me.

***SHRI KIRIT SOMAIYA (MUMBAI NORTH-EAST :** I wanted to speak and stress the problem of commuter of Mumbai. The Railway Budget has tried to provide some amenities to the passengers but I would like to draw the attention of Hon'ble Railway Minister towards a unique provision regarding changing the slabs of season ticket. It is going to create a problem.

Manytimes reference is made to Rakesh Mohan Committee. The basic fundamental of the Committee regarding the season ticket holder are provided this facility/reimbursement by their employer is faulty. In Mumbai the salary class, the down-trodden, the middle class have to travel by Railway. Season ticket expenditure are paid from their own pocket. No employer reimburse the same.

I would like to draw the attention towards the basic passenger amenities needed for various Railway Stations particularly Central Railway. I request you to include the following items in the Railway Budget of 2001-2002. These passenger amenities are needed on 10 (Mulund, Bhadup, Kanjurmarg, Vikhroli, Ghatkopar, Vidyavihar, Tilak Nagar, Chembur, Govandi, Manhurd) Suburban Railway Stations of Mumbai Common budgetary provisions needed for all these stations.

Provision of extension counter on both East and West sides of these Railway Station.

Proper running and provision of coupon validating machines.

Provision and maintenance of 'touch-screen" machines to know waiting list position of PRS at Mulund, Ghatkopar and Chembur.

Computerized Session Ticket booking system at kanjurmarg, Tilak Nagar Govandi Railways stations and also provision of such systems at all stations Eastern Side.

***Speech was laid on the Table.**

Improvement of system and maintenance of these machines, computer's working. Almost 10 days in a month the system gets failed.

All ticket, cards, session ticket windows are very irregular. Proper functioning and maintenance of time is necessary.

Provision of round the clock booking i.e. 24 hours booking on all eastern sides of these 10 stations.

Provision of police Chowki/Booth on all these 10 stations.

Provision of new FOBs at Kanjurmarg (CST end) Tilak Nagar, Govandi.

Extension of FOB at mankhurd, Vidyavihar (Thane end), Ghatkopar, bhandup (CST end)

Provision of two-wheeler pay and park on both east and west sides of these 10 Railway stations.

Almost 10 days out of 30 days computerized session ticket system fails. Alternative session passes are issues on very thin paper.

Provision of thick session passes required on all 10 Railway Stations.

Provision of new PRS system at Mankhurd Station.

Provision of new booking offices in new Railway Station building.

Provision of shade on Railway platform exit-entry gate clearance.

Removal of unauthorized stalls on all these Railway stations.

I am enclosing notes on each Railway Station regarding budgetary provision. Actually for last several years these passengers amenities are requested and demanded but not provided and implemented. I request you to do the needful.

I would also like to lay on the table few notes regarding basic passenger amenities to be provided for these ten Railway Stations.

I am sure you will understand the problem and will ask the official to implement and utilise the existing provision. I am also sure you will ask the concerned official, if needed, to make more provisions.

***SHRI VINAY KUMAR SORAKE (UDUPI):**

The Railway Budget-2002 presented in the House earlier truly proved to the front-runner for the General Budget-2002 which followed. Both were drab and aimed at maintaining a status quo with no measures announced for resource mobilisation.

Since Railways need not worry about the general economic conditions pre, they had a wonderful opportunity to confine themselves to their own compact area and to have come out with bold measures on the fund mobilisation front.

Many of the Rakesh Mohan Committee recommendations targets areas for fund mobilisation including spinning off non-core activities and rebalancing of tariff to eliminate cross-subsidisation. There is a vast expansion of surplus railway land, which could be exploited commercially but no such plan has been mooted in the Budget for 2002. The

Govt has its own compulsions, not to take the Rakesh Mohan Committee recommendations seriously and these are political in nature. Even recommendations like adopting Commercial Accounting system for railways in accordance with Company's Act 1956, the Budget is silent.

The major casualty of Govt's inaction to raise funds is the on-going projects of Gauge conversions. Most of the earlier permanent ways have been dismantled and the new ones are not yet in place. The traffic is suspended on many segments causing revenue loss to railways and hardship to travellers. In my constituency the Mangalore-Hassan link is dismantled long back and the work is abandoned because of non-allocation of funds for the on-going project. Even the construction of railway level-crossing, road-intersection bridges and sub-ways, which are of priority nature, considering the safety aspect, is neglected. Passenger fares have been increased but no commensurate improvements in passenger amenities have been introduced.

***Speech was laid on the Table.**

The Konkan Railway which was supposed to be the life-line of coastal Karnataka including my district, has turned out to be merely a passageway (corridor) for other beneficiary states like Kerala, Goa and Maharashtra. In his budget speech the Railway Minister has praised the functioning of Konkan railway system and its financial well-being in comparison with other zonal railways. I also observe that Konkan Railway Corporation has a totally different work culture unlike the rest. KRC has also developed an anti-collission device which is supposed to warn and prevent railway and also air collisions. It is a good thing for a public sector company to come up with such inventions.

Since the people of coastal Karnataka have sacrificed much in terms of land acquired for track laying and hard labour for putting up the permanent way, they have legitimate expectations also. As far passenger amenities and convenience on Konkan route is concerned, my region is totally given a step motherly treatment. Most of the long-distance trains coming from New Delhi and Mumbai like Tr4ivandrum Rajdhani, Mangala Express and Netravati pass through Udupi and Kankanady at the mid of the night and the travellers are staranded for want of onward road connections.The timings for my neighbouring state Kerala are convenient enough.

Udupi is a big commercial, tourist and pilgrim centre and has a large number of rail travellers embarking/disembarking on both the directions. Considering the convenience of travellers transiting through Udupi to interiors, it is necessary to provide a two-minute stop for Trivandrum-Delhi Rajdhani Express at Udupi on both the directions as presently the travellers are to cover back the entire distance after alighting at Kankanady by road.

For other Express trains like Netravati, Mangala etc. a stop-over (brief one) at Kundapura is demanded by the public for long. Kundapura is a Taluk Headquarters and connecting rai-head for many pilgrim, educational and commercial centres in Coastal Karnataka.

Hygeinic upkeep of the railway station premises, addition of passenger amenities like Waiting rooms, Cloak rooms and retiring rooms at Important stations like Udupi, Kundapura and kankanady need a mention.

The people of my region have contributed a lot to the construction of Konkan railway track, by providing land, hard labour etc. Most of the Class IV permanent way staff like Khalasis who were working for KRC as casual labour are now jobless with no other source of livelihood. The KRC headquarters being far away at Thana Belapur in Navi Mumbai, their cries for justice and compassion is not heard by the KRC authorities. There is another area where local people who were engaged by KRC during construction stages can be rehabilitated. It is by giving them vending licence for food/refreshment/newspaper stalls at Stations in the region. The Railways (KRC) can also provide jobs for the jobless ex-KRC employees through Town Booking agencies, Out-agencies for hinterland pilgrim centres etc.

The Railways being the common man's transport, people have great expectation from railway authorities. I am not asking for favaours involving social subsidy aspects. All my demands are commercially viable and justified in view of the fact that my region generates enough passenger traffic revenue both on Konkan route and Southern Railway Zone.

I urge the Centre to be more responsive to public demand of conveniences and amenities in order that Railways prove itself to be the Number-One public utility in India.

Even in the matter of providing routine amenities in my area the Railways have shown no interest despite my taking up with the Railway Ministers then in charge −Kum. Mamta Banerjee, Shri Ram Naik and of course the present Ministers Shri Nitish Kumar Ji and Shri O. Rajagopal Ji who had visited our area many times. The most important

works demanded by local residents and NGOs are:

i. Providing Road Overbridge near Kankanady Railway Station (Bajal Cross Road). There are about 25,000 residents in the area benefiting from the Over bridge facility which will also ensure safety for the local people while crossing the railway track.
ii. Brief stop over for Trivandrum Rajdhani Express at Udupi, which is a pilgrim, tourist centre and also the rail head for Manipal which is the country's largest healthcare, education and banking centre.
iii. Manned/unmanned level crossing near Baikampady overbridge adjoining Baikampadi Industrial area of Mangalore.
iv. Road under the railway track at Alape Village, near Kodakal on Hassan-Mangalore rail link now under gauge conversion work near the Tunnel Bridge 180/8 and 180/9 m. some 800 families living in the area needs an approach road/link road from the point of view of safety.
v. Way leave facility for the residents of Konguru Mutt Road, Kulshekhar PO, Mangalore. Railways have refused to hand over the land to local panchayat for development and is insisting for a payment of more than Rs. 16.00 lakhs as capitalised cost of land admeasuring 5275 sq. meters.
vi. Upgradation of Suratkal Station because of its importance to residents of Mangalore City. Mangalore residents prefer to come to Suratkal rather than go to kankanady. Suratkal is a big industrial town. With the commissioning of Konkan railway Suratkal is handling heavy passenger traffic and deserved to have a major railway station with computerised reservation facilities and Town Booking agency also. More than 15 NGOs Associations, Industrial Units like MRPL, BASF, NMPT etc have demanded this facility. I had taken up the matter with the present Railway Minister but till now there is no positive response.
vii. Freight (Goods) train movements are also restricted on Konkan railway route, forcing the residents use a more long and diverted route to reach destinations. The area has lot of goods to move − agriculture and plantation crops like coffee, Arecanut, Coconut and industrial products like Iron ore from Kudremukh and imports from Mangalore port etc. Lot of goods traffic is being diverted via Road at extra cost to people.

Mangalore-Hassan metre gauge line used to carry good traffic. The same is dismantled now causing disruption of traffic both passenger and goods. People are forced to pay more by using lorries/trucks for movements of their goods which railoways used to carry earlier at economical rates.

My area is served by Southern Railway (Palakkad Division) and Konkan Railways (Karwar Division). I request the Railway authorities to pay attention to the local problems faced in my area, for a long time.

SHRI RAJAIAH MALYALA (SIDDIPET): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget.

Hon. Railway Minister presented the Railway Budget for the year 2002-2003. I congratulate the hon. Minister for allotting Rs.280 crore for South-Central Railways, whereas last year, it was only Rs.160 crore. Even after that, the full demand has not been met. For example, for doubling the lines, the proposed demand was Rs.150 crore whereas he has given only Rs.99 crore. Similarly, Rs.106 crore was earmarked for gauge conversion whereas the required amount is Rs.181 crore. I would request the hon. Minister to note them down and concede to this request.

Our hon. Railway Minister told that it is the 150th Year of Railways. It has also been declared as the Tourism Year. But I find that there is no comprehensive plan that has been envisaged to attract tourists. There are many Bhuddist tourist places in Andhra Pradesh like Borra Caves in Visakhapatnam. So, a special train is required for that. Many facilities are required for passengers.

In the Indian Airlines, senior citizens are given concession up to 50 per cent, whereas in Railways, they are given only 30 per cent concession. I appeal to the hon. Minister to make it as 50 per cent so that the senior citizens in our country will congratulate him.

Action may also be taken to allocate more funds for Hyderabad Multi-Model Subordinate System and complete it by the end of this year. I would request the hon. Minister to speed up the survey of Narsapur-Kotipalli and Kotipalli-Kakinada lines. It was the aspiration of our late Speaker, Shri Balayogi. At least in memory of him, this should be completed immediately; if it is done, the people of that area will be very happy. Shri Balayogi, our Speaker, in his lifetime did many things to improve that area. So, it is also very essential to complete it immediately.

Several road over-bridges are also required.

In my constituency, a number of road over bridges, like Zamia Osmania, are pending. Though the work was started, it has been pending for the last so many years. It is very obstructive to the traffic.

I would also like to request the Minister about the new line from Ped*danally* to *Nizamabad via karimnagar.* I am hearing about this line since my childhood. It is the long-pending desire of the people. Recently, after many years, it

has reached up to *Karimnagar*. To reach up to *Nizamabad* it requires another Rs.200 crore, whereas only Rs.10 crore has been allotted for this line. At this rate, we do not know when it will be completed.

Major portion of another important gauge-conversion falls in my constituency. It also requires Rs.100 crore but nothing has been given for it.

I feel very happy to find that mineral water is being supplied in the trains.

I request the hon. Minister to consider one more railway line from *Secundrabad to Karimnagar via Siddipet.* I am requesting for this line as it is a very backward area and very few train facilities are there in that area.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister a very peculiar thing. In my constituency multi-storied buildings were constructed and people were living there for the last 50 years. Recently, the Railway personnel went there and claimed that land. I could not understand why after 50 years this step has been taken. If you are going to vacate them, how much expenditure will be incurred on their rehabilitation and where these people will be shifted? You have to keep all these things in mind.

I would request the Minister that the following flyover bridges are required urgently:

1. Construction of flyover bridge near old bus stand, Eluru Town.
2. Construction of flyover bridge at level crossing gate no. 349, in my constituency.
3. Construction of flyover at *Cheborulu* in West Godavari district.
4. Construction of flyover at *Bhimadovulu* in West Godavari district.
5. Construction of flyover at *Tadepally* near market yard.
6. Construction of flyover at *Parvathipuram.*

I would request the hon. Minister to declare *Visakhapatnam* Railway Station as the model station of the South Eastern Railway. As stated by the hon. Minister earlier, it should be completed as a dead end station.

Sir, presently Waltair-Chennai Express is running once a week. I would like to request to make it tri-weekly as it will be very much convenient for the travelling public.

Now, I want to say a few words about the security measures. People are afraid of travelling in trains as every now and then some accident is taking place. Earlier, people were afraid of travelling by air but now people are afraid of travelling even by train. Therefore, security measures must be improved. Not only that, amenities as well as facilities in the Railway must also be improved so that it becomes convenient for the passengers to travel by train.

Sir, in the end, I congratulate the Minister and I am supporting this Budget.

श्री चन्द्रनाथ सिंह (मछलीशहर) : सभापति जी, मैं समाजवादी पार्टी की ओर से वर्ा 2002-2003 के रेल बजट की आलोचना करने के लिये नही खड़ा हुआ हूं बल्कि कुछ सार्थक सुझाव भी देना चाहता हूं। मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूं कि वह इस सरकार को सद्बुद्धि दे और हमारे द्वारा दिये गये सुझावों को जनहित और गरीबों के हित में पालन करे।

सभापति महोदय, भारतीय रेल का 150 वर्ाों का गौरवशाली इतिहास रहा है। रेल गरीब लोगों का सहारा है। जिसके पास कोई साधन नहीं होता, वह रेल से .यात्रा करता है। आज यह वर्ा'.यात्री वर्ा' के रूप से मनाया जा रहा है लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि आज रेल किरायों में वृद्धि साधारण श्रेणी में की गई है। साधारण दर्जे में 10-20 प्रतिशत और उच्च श्रेणी में 4 प्रतिशत किराये की वृद्धि की गई है। राजधानी और शताब्दी में किसी प्रकार भी किरायों में वृद्धि नहीं की गई है। इस प्रकार यह वर्ा गरीब यात्रियों के विरोध में यात्रियों पर बोझ वर्ा है। इतना बड़ा वृद्धि का बोझ पहले कभी नहीं डाला गया था। माननीय मंत्री जी कहेंगे कि पिछले कई वर्ाों से उच्च श्रेणी के किरायों में वृद्धि होती रही है लेकिन निम्न श्रेणी के किरायों में नहीं हुई है। मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि उनका जन्म एक किसान परिवार में हुआ है और वे समाजवादी विचारधारा के हैं लेकिन इन साम्प्रदायिक, अवसरवादी और पूंजीवादी ताकतों के साथ बैठकर मंत्री बने बैठे हैं। चूंकि वे किसान परिवार में जन्मे हैं, इसलिये गरीब कितने परेशान रहते हैं, इसे वह जानते होगे।

सभापति जी, अगर माननीय मंत्री जी राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के किरायों में वृद्धि करते तो उच्च श्रेणी के अमीर लोगों के ऊपर ज्यादा बोझा नहीं बढ़ता क्योंकि वे लोग 100-200 या 300-400 रुपया आराम से अदा कर सकते थे लेकिन इन लोगों को छोड़कर साधारण श्रेणी का किराया बढ़ाया गया है। शायद बचपन में उन्होंने साधारण दर्जे से यात्रा की होगी और उच्च श्रेणी न देखी हो। आज हम देखते हैं कि एक साधारण दर्जे के कोच में 40-45 लोगों के बैठने का स्थान होता है लेकिन उसमें 100 से ज्यादा आदमी ठूंस-ठूंसकर भरे होते हैं। यदि कोई खिड़की से अंदर कूदता है तो उसका पांव बाहर और सिर अंदर रहता है।

सभापति महोदय, मैं एक बार बिहार में जा रहा था। वहां बस में लोग यात्रा कर रहे थे। बस पूरी तरह से भर गई थी। लेकिन बस में जो कंडक्टर यात्रियों को बस में घुसेड़ रहा था, उन्हें वह डंडे से खोंच-खोंच कर घुसेड़ रहा था, ताकि बस में ज्यादा से ज्यादा यात्री भर जाएं। उसी तरह से साधारण श्रेणी का जो लोग किराया देते हैं, वे कितना कट उठाते हैं। रेल की साधारण श्रेणी में यात्रा करने के बाद यात्री तीन दिन तक उठ-बैठ नहीं सकता है। इसलिए उसके किराये में वृद्धि का मैं घोर विरोध करता हूं। माननीय मंत्री जी आ गये हैं, मैं उन्हें याद दिलाना चाहता हूं कि उन्होंने किसान परिवार में जन्म लिया है। अगर वह इस वर्ा को यात्री वर्ा के रूप में मनाना चाहते हैं तो किसानों के लिए छूट दें। साधारण श्रेणी में किसान, मजदूर, अल्पवेतन भोगी कर्मचारी, चपरासी और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी यात्रा करते हैं, जिनके पास पैसा नहीं होता है। जिनके पास गरीबी रेखा का कार्ड है, अगर आप उन्हें किराये में 50 प्रतिशत की छूट दें दे तो माननीय मंत्री जी आप इतिहास पुरुा हो जायेंगे। इतिहास के पन्नों में आपका नाम लिखा जायेगा। लेकिन अगर गरीबों के ऊपर आप किराया बढ़ायेंगे तो हम समझते हैं कि इससे गरीबों को बहुत कट और दुख होगा। मैं इसका संसद में विरोध करता हूं और संसद के बाहर भी हम और हमारी पार्टी इसका विरोध करेगी।

सभापति महोदय, मंत्री जी ने अपने भााण में कहा है कि हम रेल यात्रा करने वाले पांच वर्ा के बच्चों को मुफ्त में आहार देंगे। मुझे बड़ी खुशी हुई, जब मंत्री जी बोल रहे

थे। मुझे लगा कि वह बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। लेकिन जब वह आगे बोले कि शताब्दी और राजधानी में यात्रा करने वाले पांच र्वा के बच्चों को मुफ्त आहार दिया जायेगा तो मुझे बड़ा दुख हुआ। जो नंगे, भूखे बच्चे हैं, गरीब आदमी के बच्चे हैं, जिनके पास खाने के लिए नहीं है और वे ट्रेन में यात्रा करते हैं, यदि उन्हें मुफ्त में खाना दिया जाता तो उन गरीबों के लिए बहुत अच्छा रहता। मैं मंत्री जी से मांग करूंगा कि ऐसे गरीब लोगों को यह सुविधा निश्चित रूप से दी जाए और माननीय मंत्री जी जो किराया बढ़ा रहे हैं, उसे वापिस लेने की कृपा करें।

सभापति महोदय, मैं एक दूसरी बात कहना चाहता हूं कि रेलवे में प्लेटफार्म पर और बाथरूम में गंदगी व्याप्त रहती है। इस तरफ रेल अधिकारी कुछ ध्यान नहीं देते हैं। अगर साधारण श्रेणी के ट्रेन के डिब्बों में बाथरूम में कोई चला जाए तो वहां इतनी बदबू आती हैं कि कम्पार्टमैन्ट में बैठे हुए लोग उससे परेशान रहते हैं। रेलवे के अधिकारी क्या चैक करते हैं? अगर रेल के किसी उच्चाधिकारी को एक घंटे के लिए उस बाथरूम में बंद कर दिया तो वह बेहोश होकर बाहर निकलेगा। आप किराया बढ़ा रहे हैं, लेकिन रेलवे के बाथरूम में व्याप्त गंदगी और यात्रियों की सुविधा की तरफ ध्यान नहीं दे रहे हैं।

सभापति महोदय, मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेलवे का 150 र्वा का इतिहास है। मंत्री जी ने बताया है कि 62 हजार किलोमीटर देश में रेल लाइन है। यह दुनिया में सबसे बड़ी रेल लाइन है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि आजादी के पूर्व 52568 रूट रेल लाइन अंग्रेजों द्वारा बनाई गई थी और 52 र्वाों के इतिहास में हमारी सरकार की यह उपलब्धि है कि उनके द्वारा मात्र 9432 किलोमीटर रूट रेल लाइन का निर्माण किया गया है। यही हमारी भारतीय रेल की उपलब्धि है ? आज 90 प्रतिशत रेलवे स्टेशन अंग्रेजों के समय के बने हुए हैं। आजादी के 52 र्वा के बाद आज तक केवल दस प्रतिशत रेलवे स्टेशन ही बन पाये है। यही हमारी रेलवे की उपलब्धि है।

अफसरशाही को खत्म करने के लिए माननीय मंत्री जी कोई प्रयास नहीं कर रहे हैं। जिस तरह से अफसरशाही मनमाने ढंग से रेल मंत्रालय को चला रही है। मैं नीतीश जी या दिग्विजय सिंह को ही नहीं कहना चाहता, जितने भी रेल बजट आते हैं और उनमें जो योजनाएं आती हैं, अफसरशाही उनका निर्माण करती है। उनमें अपव्यय बहुत अधिक हो जाता है और बाद में हमारी योजनाएं फेल हो जाती है। मैं बताना चाहता हूं कि 281 परियोजनाएं आज निर्माणाधीन हैं, जिन पर 45 हजार करोड़ रुपये का खर्चा हो चुका है। लेकिन रेलवे बोर्ड ने कह दिया इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए हमारे पास बजट नहीं है। क्या इस प्रकार से 45 हजार करोड़ रुपये का अपव्यय नहीं हुआ। क्या यह रेलवे बोर्ड में बैठे हुए अफसरों की बहुत बड़ी भूल नहीं है। अगर इस तरह से पैसे का अपव्यय किया जायेगा तो कैसे काम चलेगा ?

सभापति महोदय, मंत्री महोदय ने अपने बजट में रेलवे में हो रही चोरी पर कोई ध्यान नहीं दिया है।

सभापति जी, मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जब स्क्रैप की नीलामी होती है तो उसमें माफिया का दबाव इतना बढ़ गया है कि वे लोग सौ रुपये में 20 लाख रुपये तक का सामान उठाकर ले जाते हैं। वैगन, पटरी और जो काम का स्क्रैप भी है, वह उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद, गोरखपुर, बनारस तथा लखनऊ में माफिया लोग ऑक्शन में लेते हैं और रेल मंत्रालय कुछ करने में समर्थ नहीं होता या उनकी मिलीभगत से अधिकारियों द्वारा ऑक्शन किया जाता है।

महोदय, घने कोहरे से बड़ी दिक्कत हो रही है। इससे लगभग 400 करोड़ रुपये का पिछले र्वा संभावित नुकसान हुआ। हम लोग दिल्ली में आ रहे होते हैं और संसद अगर 11 बजे से चलती है तो 2-3 बजे ट्रेन पहुँचती है जिससे पूरा कार्यक्रम अस्त-व्यस्त हो जाता है। इसलिए ऐसा कोई कार्यक्रम होना चाहिए जिससे हम घने कोहरे का मुकाबला कर सकें, मगर उसके लिए कोई भी तकनीक विकसित करने की योजना बजट में नहीं रखी गई है। सबसे गंभीर बात यह है कि जहां तक मेरी जानकारी है, रेल मंत्रालय के पास 16745 हैक्टेयर जमीन फालतू पड़ी हुई है जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है। मंत्री जी जब उत्तर दें तो बताएँ कि इसमें से कितनी जमीन पर माफियाओं ने कब्जा कर रखा है? अगर उस जमीन को उपयोग में लाएँ, कोई व्यावसायिक केन्द्र बनाते या कोई और योजना लाते, जिससे उस जमीन का उपयोग किया जाता और सरकार तथा रेल मंत्रालय को लाभ होता तो आज इन को किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं पड़ती।

महोदय, दुर्घटनाओं के बारे में मंत्री जी ने बड़ा जोर दिया है। मेरी जानकारी में आया है कि इस एक र्वा में 377 संगोठियां वे इसके लिए कर चुके हैं और उनमें लाखों रुपये खर्च हुए हैं। मंत्री जी उत्तर में बताएँ कि संगोठियों में धन का दुरुपयोग हो रहा है या इससे कोई भी लाभ निकला है, कोई निर्का भी निकला है या नहीं।

मैं मंत्री जी के समक्ष और कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। मैं मछलीशहर संसदीय क्षेत्र से आता हूँ और हमारे जौनपुर जिले से एक नीलांचल ट्रेन निकलती है जो जौनपुर जनपद में कहीं भी नहीं रुकती है। आगे जाकर वह छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती है। बहुत बार मैंने कह दिया कि मुंगरा बादशाहपुर (सतहरिया) जैसे मुख्य स्टेशनों पर उसका ठहराव नहीं किया जा रहा है जबकि सुल्तानपुर जिले में जाती है तो अमेठी में रुकती है, गौरीगंज और जायस में रुकती है। छोटे-छोटे कस्बों और गांवों में रुकती है लेकिन जौनपुर जिले में कहीं भी नहीं रुकती है। अत: नीलंचल मेल का ठहराव मुंगरा बादशाहपुर में किया जाए ।

माननीय मंत्री जी से मैं यह भी अपील करना चाहता हूँ कि रेलवे में हो रहे भ्रटाचार पर विशेा ध्यान दें। अंतिम बात कहना चाहता हूँ कि इसमें सांसदों से भी राय लेनी चाहिए। मैं नीतीश जी और दिग्विजय जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने मंत्रालय संभालने के बाद हम लोगों की एक मीटिंग बुलाई, लेकिन उसके बाद से आपके अधिकारियों ने एक भी मीटिंग नहीं बुलाई और हो सकता है कि आपकी कोई मंडलीय समिति हो मगर उसकी सूचना हमें नहीं दी जा रही है - यात्रियों की सुविधाओं के बारे में, सुझावों के बारे में, रेलवे स्टेशनों पर सफाई रखने के बारे में यात्रियों को क्या सुविधा मिल सकती है या हमारे क्षेत्र में क्या परेशानी हो सकती है, इस संबंध में अधिकारियों को जी.एम. लैवल पर आप निर्देशित करें कि छः महीने में कम से कम एक मीटिंग बुला लें तो अच्छा रहेगा।

महोदय, हमारे क्षेत्र में नीलांचल एक्सप्रैस मुंगरा बादशाहपुर (सतहरिया) रेलवे स्टेशन पर और कोरीपुर में वरुणा ट्रेन रोकने की कृपा करें क्योंकि मेरे क्षेत्र में कोई भी ट्रेन नहीं रुक रही है जबकि ढाई सौ किलोमीटर लंबा हमारा क्षेत्र फैला हुआ है जिसमें प्रतापगढ़ और जौनपुर दो जिले आते हैं। प्रतापगढ़ में तो गाड़ी रुकती है लेकिन जौनपुर में नहीं रुकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि हमारे दोनों माननीय मंत्री हमारे सुझावों को मानेंगे और रेलों का जो किराया बढ़ाया गया है और जो माननीय मंत्री जी ने कुछ किराए बढ़ा दिये हैं, दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि साधारण श्रेणी के साथ साथ कुछ आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई पर भी भाड़ा बढ़ाया गया है।

सभापति महोदय, जैसे नमक पर, फल पर, खांडसारी पर, गुड़ पर, खाद्य तेल पर, जैविक उर्वरक पर, यूरिया पर जो ढुलाई भाडा बढ़ाए गए हैं, इससे रेल को तो फायदा होगा, लेकिन जो उपभोक्ता हैं उन्हें हर चीज महंगी मिलेगी। हो सकता है रेल मंत्री जी अपने जवाब में यह कहें कि वे रेल के व्यापारी को क्यों फायदा पहुंचाएं, लेकिन उन्हें यह भी ध्यान रखना चाहिए कि नमक रेल से ढुलाई पर यदि भाडा बढ़ेगा, तो नमक का व्यापारी बढ़ी हुई कीमत उपभोक्ता से ही वसूल करेगा, वह अपने घर से तो देगा नहीं। इसलिए अन्ततः नमक की ढुलाई पर रेल भाडा बढ़ाने का बोझ आम आदमी, गरीब, किसान एवं घर की महिलाओं पर ही पड़ेगा जिससे उनका घरेलू बजट बिगड़ जाएगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि वे इन वस्तुओं पर बढ़ाए किराए को संशोधित करें और समस्त आवश्यक वस्तुओं पर

किराए की बढ़ी हुई दरों को वापस लें। आप राजधानी और शताब्दी पर यदि चार-पांच प्रतिशत किराया बढ़ाना चाहते हैं, तो बढ़ाएं, उससे गरीब आदमियों पर ज्यादा बोझ नहीं पड़ेगा, लेकिन सामान्य श्रेणी में बढ़ाए किराया का असर गरीब आदमियों पर होगा।

सभापति महोदय, आपको तो मालूम है, बिहार से लोग इलाज के लिए दिल्ली आते हैं, परीक्षा देने के लिए दिल्ली आते हैं, नौकरी के लिए दिल्ली आते हैं, आम आदमी पर किराए का बोझ नहीं बढ़ना चाहिए क्योंकि अगर आप आम आदमी पर बोझ बढ़ाएंगे तो वह बिना टिकट यात्रा करेगा और पकड़े जाने पर जेल भरेगा। हम यहां दिल्ली में रहते हैं, हम देखते हैं, हमारे लोग आ जाते हैं, उनके पास किराए के भी पैसे नहीं होते, उन्हें हमें किराए के पैसे भी देने पड़ते हैं और इलाज भी कराना पड़ता है। चूंकि हमें दुबारा क्षेत्र में जाना है, चुनाव लड़ना है इसलिए हमें यह सब करना पड़ता है।

सभापति महोदय, देश में कुछ रेलगाड़ियां घाटे में चल रही हैं। मंत्री महोदय ने अपने भााण में उनके बारे में स्पट नहीं किया है कि वे उनका क्या करना चाहते हैं। क्या आप उनका प्राइवेटाइजेशन करना चाहते हैं ? मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूं कि दिल्ली से जयपुर आपकी व्हील ऑन पैलेस, ताज एक्सप्रैस तथा शताब्दी रेल गाड़ी जाती है, लेकिन वहां से खाली आती है जिससे रेलवे को घाटा होता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि गाड़ी को खाली चलाने से तो अच्छा है कि आप उसका किराया कम कर दें ताकि वह खाली न आए। इसी प्रकार से जो रेलगाड़ियां घाटे में चल रही हैं, वे घाटे से उबर सकेंगी और निश्चित रूप से रेल मंत्रालय को उससे सहयोग मिलेगा।

सभापति महोदय, मैं अन्त में रेल बजट का विरोध करता हूं और ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ और आपके माध्यम से मंत्री महोदय से आशा करता हूं कि मेरे द्वारा अपने भााण में कही गई बातों पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और गरीबों के हित में कही गई मेरी बातों को मानेंगे तथा उनके अनुसार संशोधन करेंगे। माननीय मंत्री जी को सद्बुद्धि आए ।

श्री उत्तमराव ढिकले (नासिक) : सभापति महोदय, मुझे आपने बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और मैं आपका आभारी हूं। मैं शिव सेना पार्टी की ओर से रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल बजट पर रेल मंत्री महोदय का मैंने लम्बा-चौड़ा भााण सुना और घर जाकर उसे पढ़ा भी। जब मैं बजट पढ़ रहा था, तो मुझे एक कहानी याद आई, जो मैंने बचपन में पढ़ी। उसका नाम 'पांच अंधे और हाथी' है। वे पांचों अंधे बेचारे आंखें नहीं होने से हाथी को नहीं देख सकते थे, लेकिन एक व्यक्ति ने उन्हें एक हाथी के पास खड़ा कर दिया। पांचों अंधों में से किसी ने उसका पांव स्पर्श किया, किसी ने कान, किसी ने सूंड़ और किसी ने आंख हाथ से छुई। जिसने उस हाथी का जो अंग देखा उसने हाथी होने की वैसी कल्पना अपने मन में की और पांचों ने अपने मन में अलग-अलग कल्पना की। इसी प्रकार से मै कह सकता हूं कि जिसने इस रेल बजट को अंदर से देखा है, इसको वही समझ सकता है, किन्तु मैं यह बताना चाहता हूं कि स्कूल में जब हम पढ़ते थे, तो इतिहास के मास्टर हमसे हमेशा एक सवाल पूछा करते थे कि कौन से लॉर्ड, कौन से कर्जन और कौन से गवर्नर ने क्या किया और यह भी पूछते थे कि रेलगाड़ी कौन से गवर्नर ने शुरू की।

मंत्री जी को मैं धन्यवाद देता हूं क्योंकि उन्होंने बजट में लार्ड डलहोजी का नाम नहीं लिया लेकिन 16 अप्रैल 1853 को बोरीबंदर से ठाणे तक जो पहली रेलगाड़ी चली, उसका जिक्र अपने बजट में किया। बजट में यह भी कहा गया है कि हमारे देश में जो रेल रुट 32 हजार किलोमीटर था, उसे बढ़ाकर 62 हजार किलोमीटर के करीब कर दिया गया है। रेल परिवहन जो 1950-51 में 73.2 था, वह बढ़कर 2002 में लगभग 489 मिलियन टन हो गया। 1950-51 में यात्री किलोमीटर 6651 करोड़ था जो 2001-2002 में बढ़कर 47 हजार करोड़ हो गया । बजट में यह भी कहा गया है कि रेलवे लाइन की मार्फत किलोमीटर में वृद्धि नहीं हो पाई। इसके अलावा 17 हजार कि.मी. रेल पथ का नवीकरण, तीन हजार से अधिक पुलों का निर्माण और 950 स्टेशनों पर सिंगनल आदि की व्यवस्था--इन सबका जिक्र भी बजट में किया गया है। मैं आंकडों में नहीं जाना चाहता लेकिन इस बजट में बहुत अच्छा काम भी किया गया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को ह्दय से धन्यवाद देता हूं। इस बजट में नवीकरण और नवनिर्माण के लिए यात्री किरायों में कुछ ज्यादा वृद्धि नहीं की गई। इसके अलावा राजधानी और शताब्दी के किरायों में आपने कुछ परिवर्तन नहीं किया है। समाचार और पत्र-पत्रिकाओं के पार्सल में भी आपने कुछ परिवर्तन नहीं किया। किसानों के लिए आपने बहुत अच्छा काम किया है। उनके फल-फूल और सब्जियों की ढुलाई उचित गति से हो, इसके लिए रेफ्रिजरेटर पार्सल जैसी कुछ बातें यहां पर रखी हैं। मेरा कहना है कि यह उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है। मैं जिसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं कहना चाहता हूं कि जो काम खेल मंत्री और स्वास्थ्य मंत्री जी को करना था, वह काम आपने किया। मुझसे पूछा जाये कि क्या किया गया तो मैं ऐसा समझता हूं कि जिस देश में, जिस राज्य में जिस शहर में जिस गांव में जितने ज्यादा खेल मैदान होंगे, उतने ही कम हास्पिटल होंगे। इसलिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि स्पोर्टसमैन के लिए जो कुछ रिजर्व सीटें थीं, मैंने यह मुद्दा हाउस में भी उठाया था कि मैदान होंगे तो खिलाड़ी भी होंगे परन्तु उनकी भर्ती के लिए कुछ रिजर्वेशन मिलेगा या नहीं ? स्पोर्ट्समैन के लिए पहले 49.6 सीटें थीं जो अब आपने बढ़ाकर 1200 कर दी हैं। इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूं। पानी के बारे में भी आपने अच्छा प्रावधान किया है। पहले जो भी गंदा पानी दिया जाता था, उनको आप बंद करके उत्तम क्वालिटी का पानी यात्रियों को दे रहे हैं, इसके लिए भी आप बधाई के पात्र हैं।

मैं कहना चाहता हूं कि 16 अप्रैल का दिन बहुत अच्छा है क्योंकि इस दिन बोरीबंदर से ठाणे तक पहली रेलगाड़ी हमारे देश में चली थी। आप कुछ जनशक्ति एक्सप्रेस दे रहे हैं किन्तु जब मैंने वह लिस्ट पढ़ी तो देखा कि आपने महाराट्र को उन 16 रेलगाड़ियों में से केवल एक डीलक्स रेलगाड़ी मडगांव से मुम्बई तक के लिए दी है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि एक डीलक्स एक्सप्रेस जो भुसावल से निकलकर वाया मनमाड, नासिक, इगतपुरी और ठाणे तक चलेगी, जिसका जिक्र आपने किया है, मैं कहना चाहता हूं कि जो पहले रेलगाड़ी बोरीबंदर से ठाणे तक चले, वह ठाणे से मुम्बई आये और मुम्बई से फिर वापिस डीलक्स एक्सप्रैस भुसावल तक आ सकती है। एक घंटे में उसका इंजन भी बदला जा सकता है और वह एक घंटे में वापिस मुम्बई भी आ सकती है। अगर उत्तर महाराट्र में भुसावल जिला जलगांव, धुलिया, नन्दुबार, नासिक और ठाणे तक गाड़ी जायेगी तो सब आपको दुआ देंगे। लगता है, मंत्री जी का ध्यान मेरे ऊपर नहीं है।

अगर आप उत्तर महाराट्र को यह गाड़ी देंगे तो हम बोलेंगे कि गाड़ी को नीतीश कुमार जी का नाम दे दो - यह भी मेरा सुझाव रहेगा। इसलिए मैं मांग करता हूं कि भुसावल, मनमाड, नासिक, ईगतपुरी, ठाणे और मुम्बई के बीच एक्सप्रैस गाड़ी हमें देने का आप कट करें। बजट में मैंने पढ़ा और मंत्री जी का भााण भी सुना। बजट में कहा गया कि रेल प्रतिदिन 1.30 करोड़ यात्रियों को लाती है और ले भी जाती है। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन मेरा एक ही दुख है, आपने नासिक नहीं देखा होगा, आप लासलगांव में आये थे, तब मैं मौजूद था, आप कृि मंत्री थे, नासिक एक ऐसा क्षेत्र है, मैं बहुत भाग्यशाली हूं कि जब मेरी उम्र 27 साल थी, आपको मालूम है, at the age of 27, I was the President of that city. मेरी बीबी प्रेसीडेंट है, 30 साल मैं कारपोरेटर रहा, 30 साल के बाद मैं मेयर बना। पहले वहां म्युनिसिपल काउंसिल थी, अब कारपोरेशन हो गया। मैं भाग्यशाली आदमी हूं कि 30 साल पहले मैं प्रेसीडेंट था और अभी पांच साल पहले मैं सिटी का मेयर था, वह भी इंडिपेंडेंट, इसलिए मुझे नासिक के बारे में बहुत मालूम है। मैं 30 साल जिला बैंक का डायरेक्टर और चेयरमैन रहा, अभी भी डायरैक्टर हूं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह) : आपकी उम्र क्या है?

श्री उत्तमराव ढिकले : मेरी उम्र 63 साल है। मैं 20 साल से शुगर फैक्टरी का भी डायरेक्टर और कई साल चेयरमैन रहा हूं। मेरा दुख थोड़ा सा कम हुआ, जब गीते साहब मुझे यहां लाये।

सभापति महोदय : अब रेल पर बोलिये, बजट पर बोलिये।

श्री उत्तमराव ढिकले : पहले जब मैं नगराध्यक्ष था तो सिटी की आबादी तीन लाख थी। जब मैं मेयर बना, तब आबादी 12 लाख थी और अब जब मैं सांसद बनकर यहां आ गया तो 15 लाख की आबादी है। मुम्बई और पुणे के बाद नासिक का नम्बर है। दिन प्रतिदिन बढ़ने वाला शहर कोई होगा तो वह नासिक है। पहले तो यह साउथ काशी होती थी, कुम्भ का मेला 12 साल में यहां होता है। आर्टीलरी सैण्टर वहां है, एच.ए.एल. हिन्दुस्तान एयरोनोटिक्स वहां है, जो हम करेंसी नोट लेते हैं, वह प्रैस वहां है, सब कुछ वहां है, गोदावरी वहां है, 8000 इंडस्ट्रीज वहां हैं, इसलिए इस शहर के ऊपर कृपा करिये, मंत्री जी से मैं तो यह दरख्वास्त करूंगा, विनती करूंगा। मंत्री जी बजट में कहते हैं कि हम नई रेलगाड़ियां चलाएंगे। मेरा दुख तो यह है कि जितनी भी गाड़ियां हमारे यहां बाहर से आती हैं, उन गाड़ियों को हम सिर्फ देखते हैं, वे गाड़ियां वहां रुकती नहीं हैं। रोकने के लिए कहें तो कुछ न कुछ कारण देते हैं। आप नई गाड़ियां दें तो अच्छा है, नहीं दे तो भी चलेगा, पर मेरी आपसे रिक्वैस्ट है कि गाड़ी नम्बर 2101-कुर्ला से हावड़ा, गाड़ी नं. 2103-कुर्ला से नागपुर, गाड़ी नं. 2141-कुर्ला से पटना, गाड़ी नं. 2133-मुम्बई से लखनऊ और अभी एक गाड़ी 17 फरवरी, 2002 को मुम्बई से भुवनेश्वर शुरू हुई है, ये पांचों ही गाड़ियां नासिक में नहीं रुकती हैं। यह क्या है, मेरी तो समझ में नहीं आया? नासिक क्या छोटा गांव है, वहां आबादी नहीं है, वहां प्रयोजनार्थी नहीं हैं? फिर इतना बड़ा शहर होते हुए भी गाड़ियां आती हैं और दो मिनट के लिए नहीं रुकती हैं, इसीलिए मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से यह मांग है कि इन पांच में से दो-तीन गाड़ियां रुकवा दीजिए। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा।

सभापति महोदय : अब हो गया। मीठा काम हो गया, मीठा करके काम पूरा कर दो।

श्री उत्तमराव ढिकले : मंत्री जी को मैं धन्यवाद दूंगा, उन्होंने कहा कि 1.30 करोड़ यात्री प्रतिदिन रेल से यात्रा करते हैं और उनमें से 1.20 करोड़ लोग बिना आरक्षण यात्रा करते हैं।

इतना बड़ा स्टेशन है, मैं एक वकील हूं, बिना प्रमाण के नहीं बोलता, मेरे नासिक स्टेशन पर मंगला एक्सप्रेस और गीतांजलि एक्सप्रेस, जिससे मैं भी आता हूं, आरक्षण की सुविधा नहीं है। इन गाड़ियों में आरक्षण के लिए हमें मुम्बई या भुसावल जाना पड़ता है। इसलिए मेरी मांग है कि नासिक में जितनी भी गाड़ियां आती हैं, उन सबका आरक्षण वहीं होना चाहिए।

2003 में नासिक में कुम्भ मेला आयोजित होने जा रहा है। जैसे कि आप भी जानते हैं 12 साल के बाद कुम्भ लगता है, इस कारण वहां लाखों की संख्या में साधु आएंगे और करीब 50 लाख यात्री जुलाई, 2003 से अगस्त, 2004 तक इस शहर में आएंगे। इसलिए मेरी मांग है कि नासिक रेलवे स्टेशन का और ओढा स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। इसके अलावा नजदीकी स्टेशनों का भी आधुनिकीकरण करने की जरूरत है। हमारे यहां सिर्फ तीन प्लेटफार्म हैं, उन्हें बढ़ाकर छः कर दिया जाए। नासिक में टर्मिनल होना चाहिए ।

औरंगाबाद रोड जो नासिक से वाया माउसांगवी गांव औरंगाबाद जाती है, वहां एक-एक किलोमीटर तक यातायात जाम होता है। इसलिए वहां क्रासिंग पर पुल बनाया जाए। पुसमोड़ी गांव है, जहां रास्ता रोको और रेल रोको आंदोलन भी हुआ था। हरिभाऊ शंकर जी बैठे हैं, वे जानते हैं कि कुसमोडी ता. भेवला कितना बड़ा आंदोलन था। उनके वहां के अध्यक्ष भी उसमें शामिल हुए थे। वहां भी रोड क्रासिंग है, अगर उस पर समपार बन जाए, तो उचित होगा।

हम लोग जिस राम का नाम लेते हैं, अयोध्या में भी विवाद है कि वहां राम का मंदिर होगा या नहीं, उस राम ने नासिक में 14 साल बनवास के रूप में गुजारे थे। इसलिए मेरी मांग है कि नीतीश कुमार जी नासिक शहर की ओर ध्यान दें। वहां सारे उद्योग पास ही में हैं। नासिक भारत में आबादी के हिसाब से बढ़ने वाला सबसे बड़ा शहर है। वह सेंट्रल सिचुएटेड शहर है। वहां से 200 किलोमीटर की दूरी पर मुम्बई है, 100 किलोमीटर की दूरी पर गुजरात है, 200 किलोमीटर की दूरी पर पुणे है और 200 किलोमीटर की दूरी पर औरंगाबाद है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इस शहर को रेलवे की जितनी सुविधाएं देने का आपने बजट में कहा है, वह दें और पूरे उत्तर महाराट्र को दें तो ज्यादा सही होगा।

मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। मैं यही कहूंगा कि जो समस्याएं मैंने आपके सामने रखी हैं, आप तुरंत उनका समाधान करके नासिक की जनता को राहत पहुंचाने का काम करें।

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Mr. Chairman, Sir, I offer a very critical support to the Railway Budget. There are positive sides and there are very negative sides. There is not much time at my disposal. So, I would not like to highlight all the aspects in details. I would like to highlight only a few aspects and offer my suggestions.

First of all, I profoundly thank the Railway Minister who has done a great job by doubling the allocation of fund for improving the performance of sportsmen and women, who are under the umbrella of Railways, increasing the job quota for them and trying to plan in a professional manner to help to run sports in the Railways.

I am confident that with the beginning that you have made would yield results if not in this year but in the near future in the Olympics. Everyone of our fraternity in the sports is proud of your contribution. We feel inspired that you have got an able colleague in the Ministry who is equally committed to sports and the Olympic movement. Before I came to the House, I was advised by my fraternity of football and other Olympic community to thank him on the floor for the outstanding support and contribution to sports.

The shortfall of the receipts is Rs. 1,649 crore. This shortfall could have been avoided if the Ministry of Railways could have taken specific care about freight management, freight movement and freight operation in time. At the present moment, the budgetary support of the Railways cannot be expected to go at a desired level for a long time. So, the Railways have to immediately find its own scheme of revenue generation with a long-term perspective. I find a positive avenue in this Budget for management of the resource generation programme of the Railways.

The Minister has stated in his Budget speech that a modern pilot project at Gurgaon, with a private terminal, has been set up and is being operationalised to provide integrated freight booking and handling facilities to customers. Now, the Indian domestic market is strong. Besides, for cement, steel, fertilisers and other commodities, I think, the Railways must conduct a survey on three counts, that is, about the road traffic load in this country at the moment and which are the commodities that road traffic carry, and also find out the sources of origin of that road traffic. We have got to make the entire Freight Department of the Railways commercially viable, market-economy oriented, competitive in order to attract more freight for the Railways. If that is not done, the generation of revenue, in future,

will be eroded.

Now, the road traffic is giving three guarantees. Guarantee one is loading on time. Second is the delivery at home. Guarantee number three is the demurrage and pilferage support also without any hassle by the private truck operators. If you also plan loading on time, delivery on time and other security support of the movement of the railway wagons on time, carrying the commodities at attractive terminal points by involving private parties and other parties, I will tell you that your revolution in the freight movement alone will bring self-sufficiency at the end of the Tenth Plan instead of depending on only five or two per cent of the budgetary support from the Government. But for that reason, you have got to revolutionise the entire system, that is, the marketing approach to attract the suppliers to carry the materials for the Railways. Take any State.

My friend was talking about Nasik. Onion is the main produce of Nasik. There are areas where jute is the main thing. There are areas where textiles is the main thing. There are areas where milk is the main thing. There are areas where green vegetables are the main things. There are areas like the city of Bangalore where horticulture is coming up. Can you plan the overall marketing network of the Railways in terms of freight mobilisation through a proper scientific study and put up terminals, if not at the cost of railway infrastructure, then at the cost of private parties saying: "I will share with you some profit. You keep the infrastructure and I will operate the freight"? If that kind of approach is evolved, I tell you that there would be a golden era for the Railways in future in India.

I am proud of Indian Railways. Cutting across party lines, if any single link in the country is the lifeline of our Indian civilisation, lifeline of our secular ideals, lifeline of our national unity, it is the Indian Railways. I am proud of the Railway workmen, the engineers, for how efficient they are, how they do the work in difficult terrain, and how they accept the challenge in time. I am proud, Mr. Minister, I think I should applaud the role played by IRCON abroad. I feel proud that we have such talent, we have such people in this country, who are giving us train.

But the time has come that their administrative approach requires to be modernised, professionalised. They have to respond to the challenge of the day. A Chairman or a Member of the Railway Board, sitting in Rail Bhavan since 1950s and now after globalisation, if his vision is not changed, if his approach is not changed, I do not say there will be any change or any volte face, but they have to understand the motivation. How do they deal with the situation?

I am glad that like the previous Railway Minister, this Railway Minister also considered Railways as a great public utility service, socially oriented and not merely a profit making unit, so far as service is concerned. So long this concept is kept in the mind and heart by every future Railway Minister, the lifeline of civilisation in terms of unity shall be maintained. I wish, any party may rule in future, the basic concept of the Railway Ministry should be preserved and adhered to for all the years to come.

In many parts of India, freedom is not merely 15th August, in many parts of India, democratic rights are not merely 26th January, to them to see a Railway line and a train moving is something liberation to their life, to their social and economic life. I know it.

Mr. Minister, a few days back, you have been to the Headquarters of my constituency, the most neglected, deprived backward zone. How are our people suffering there? They faced partition, they faced separation of the country, they faced many things. When the hon. Minister went there, he himself saw, how the people hey were waiting there just to see him. To them that was the day of liberation because they cannot go to Siliguri for treatment. They cannot come to Kolkata for treatment. They cannot come to Delhi by train. They are locked up in old British days metre gauge line. During floods they have to go to Malda to catch a train and as the road is blocked by flood water they are confined like prisoners. The hon. Minister gave them an assurance and it has something to do with gauge conversion. It carried a message in what manner, I cannot explain this to the hon. Minister.

Mr. Chairman Sir, revenue generation is another line, I must say, the hon. Minister has taken a positive direction. I never thought this idea would come to Railway Board. "The Indian Railways Catering and Tourism Corporation has been established for upgrading and preserving passenger amenities service of Indian Railways." Not only passenger amenities, he explored the tourism opportunities of India.

I attended in United States, last year, the Tourism Seminar and they said the domestic tourism of Indian people itself has much more potential than the entire tourism of Europe. If the Railway Board can examine the tourist spots of India where a family can travel in a train, get down from the train, stay in a resort or a cottage or a hotel or something of the Railways, see around the things, come back to the Railways and come back home at a cheaper cost and if they can explore this situation from the angle of tourism only there is nothing like that. Tourism network of the Railways in Indian spots for the lower middle class or middle class of the Indian origin - I am not talking of the foreigners now - will give them a lot of money. They cannot think of it or they cannot dream of it. We have not exploited that.

The famous BNR hotel of Puri is now in a shabby condition. When my father was alive, he used to tell that in those

days it was a pride of everyone if one goes to Puri and have lunch in BNR hotel.

17.00 hrs.

Can you not revive that legacy? You kindly take India tourism map, call the Chairman, Tourism Development Corporation of India and sit with him along with the Railway Board officials and decide as to which are the new networks which can be expanded in the tourism map. Also decide whether the Railway can facilitate the domestic tourists in that order.

Sir, I also suggest to the Railway Minister another thing regarding resource generation, and that is, commercial utilisation of the land which is not required by the Railway for the time being. There are two types of land which could be utilised commercially. One is that the lands can be utilised for the commercial purpose of business and other activities and the other one is for agricultural activities. When Lal Bahadur Shastri gave a slogan, '*Jai Jawan Jai Kisan*', on both sides of the railway land, agricultural produce used to come through some part of the railway areas. There are huge ponds, huge open land on both the sides. Can you not plan something on this huge open land on both the sides according to the demand of the market? I tell you that if you allow the *mandis* of the nearby areas to approach that land, you will get a definite regular revenue. You are only exploiting the land which is not required for the time being. But rightly or wrongly, this direction has not been taken. Therefore, I support the idea of Shri Jaffer Sharief that the Member in-charge of commercial freight can evolve a target and plan as to what will be his professional team. The Member in-charge of Toruism can also evolve some plan. Then, money will come. But the whole approach is not being taken in that direction. That is why, the Railway, in spite of all its best goodwill, cannot make a breakthrough in the resource generation plan.

Sir, I will not take much time on the resource generation sector. Now, I come to the public undertakings. The Railway Minister, in his Budget speech, has said that the performance of the public sector undertakings has been satisfactory during the year 2000-01 and IRCON International Limited had a turnover of Rs. 811 crore and earned a net profit of Rs. 66 crore. Of course, this is not a big one. Yet, they made a breakthrough.

The total railway infrastructure requirement is with the support of international fund in the SAARC region, in the West Asia, and in Africa. You kindly make a study as to which are the areas receiving the international support for the railway infrastructure in this region and whether you can compete and beat. Not only India's goodwill will go up but also you will make this undertaking as one of the solid ones. I know that as long as you are there, it will not be disinvested. But at least, make it more profit-making and more challenging. IRCON should not be discouraged anymore. It should be encouraged. I am also proud of our RDSO. They are doing well.

Now, I will come back to some negative sides. Sir, the whole professional approach of the Indian Railways is linked up to the General Manager. The moment it percolates down to DRM, ADRM and Station Superintendent, it is no more a professional approach. It is all the old British approach. ट्रेन आएगी, घंटी बजेगी, झंडी दिखाएगा, कोई पूछ-ताछ के लिए आएगा, बैठेगा, पान को पीकदान में फेंकेगा, फिर बात करेगा। You got to professionalise the whole system up to the Junction station. On the 2nd January in New Delhi, the Jaipur Shatabdi Express was delayed by three and a half hours in the morning due to fog. I myself went to the station to enquiry from the Enquiry Office. The man sitting there was so disgusted to reply to the question. उनको मोटिवेशन नहीं है, वह सोचता है कि मुझे तंग करने के लिए आते हैं। A kind of professional motivation approach is required. I think, that is lacking not only at the DRM level, Superintendent level but also up to the General Manager level. For God sake, if you give a task to the General Manager, you motivate him. If he his given a task or a challenge, till he does not do that challenging job, please do not shift him here and there. I thought that you would not shift the General Manager, who was in NFRL, till the inquiry report comes.

ढाई साल के काम के बाद अगर एनएफएलए के जनरल मैनेजर को वैस्टर्न रेलवे में जाने का मौका मिलता है, आपने तो त्यागपत्र दे दिया, आप जनता के आदमी हैं, आपने ठीक किया लेकिन एनएफएलए के जीएम को वैस्टर्न रेलवे का जीएम बनने का मौका मिला - ऐसा नहीं होना चाहिए। इससे कम्पीटेंट ऑफिसर का हौसला पस्त होता है। इसका आप जरा ध्यान रखिये। This is my appeal to you so far as the administration is concerned. Fortunately, this Railway Minister is very good in one sense. He did not feel like the Finance Minister. कारगिल के कारण हमारे रेलवे को नुकसान हुआ, ऐसा बहाना आपने नहीं लिया। आपने थोड़ी प्रैगमैटिक एप्रोच रखी। You have said about the problems. पैसेंजर आमदनी में आपने दिखाया और उसमें थोड़ा-बहुत ही हुआ है। I would request the Railway Minister that these days there is more demand for sleeper class and three-tier AC. हरेक ट्रेन की संख्या आप कैसे बढ़ा सकते हैं इसकी बात आप जरा सोचिये। Many other points have been touched. I do not like to strengthen.

I will just give a few points about my State, West Bengal. The previous Railway Minister did hint a lot of good projects, programmes and policies for which I am grateful to the hon. Minister. He has tried to retain in most of the cases, which have obtained clearances. I congratulate the Minister for having obtained the Cabinet clearance of my projects of Katihar to Radhikapur. Now after you came back and when the Railway Budget was placed, the message is this. The Minister of the State Government from my constituency says - ये मंत्री तो शिलान्यास करके सबको बेवकूफ बना रहा है क्योंकि 400 करोड़ के प्रोजैक्ट में कटिहार-जोगबानी-कटिहार को 10 करोड़ का प्रावधान हुआ। मिनिस्टर ने तो 10 करोड़ दे दिया लेकिन 390 करोड़ तो 300 साल बाद आयेगा। यह धोखा है। लेकिन मैं जानता हूं कि यह धोखा नहीं है क्योंकि आप जिस वर्ग से आते हैं वहां ऐसा नहीं होता है। मेरा आपसे आग्रह है कि

उनका हौसला बढ़ाने के लिए आप इसे भी देखें। यहां पर निखिल बाबू नहीं हैं उनसे भी और पासवान जी से भी मेरी बात हुई है। अब कटिहार-जोगबानी-कटिहार और कटिहार-राधिकापुर सैक्टर की आप बात करके देखिये। कम से कम उनको 15 करोड़ और हमको 15 करोड़ देकर इसकी शुरुआत करें। अगले बजट में जितना पैसा दें वह दे दें। ये लोग हमारा मजाक उड़ा रहे हैं, पुतला भी जला रहे हैं, लेकिन वह तो दूसरी बात है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इसके बारे में आप सोचिये। वहां की जनता आपके वचन सुनकर बहुत खुश हुई है। In the last Budget, the Railway Minister promised to give Gajol-Itahar connection on the Ekalakhi project. It has not been done. The Minister himself is aware how much the Dalkhola Railway over-bridge is related to Purnia, Bihar and the entire North-East gateway because on the National Highways 33 and 34, nothing has been done. I am told the State Government is considering this. But I know it is only one kilometre away from the Port Cardinal Road. If you kindly take it up with Maj. Gen. (Retd.) B.C. Khanduri, this can be done.

Now, let me come to the modernisation of Malda Railway Hospital. It is also a demand of mine. It is only for kidney treatment. I do not know why from that region only kidney patients are coming in bigger number. The railway hospital is equipped but it needs expansion for this particular treatment.

I appeal to the Railway Minister that let him not kill one industry of Bengal, that is, the Alloy Steel Plant of Durgapur. It is one of the finest units where the Railways used to give a lot of order for axle wheel. Now, the Railways have stopped giving axle wheel order. This unit is almost dying. I was there last week. They made a request.

Now let me come to the Railways recruitment. My humble appeal is this. I am not talking of any region, caste or language. Good or bad भर्ती के लिए नोटिस जाता है तो वहां लोग हल्ला मचाते हैं कि हमारे प्रांत को छोड़कर किसी को कुछ नहीं देना। मारपीट वहां हुई है। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि you give. You divide the Recruitment Centre in each State Headquarters and only invite those boys who are required at that stage in your respective Railways in that Centre for interview to avoid future fight and clash. If you need 100 people to work in Bihar railways, invite thousands in Bihar Centre. I do not mind. If you need 200 in Bengal, you invite 2000 in Bengal. But do not ask Kerala boys to go to Chennai or Bengal boys to go to Assam or Assam boys to go to Bihar.

इतनी मार-पीट होती है कि आप कुछ नहीं कर सकते। यह अनफॉरच्यूनेट है। हम कुछ नहीं कर सकते हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (गोड्डा) : दासमुंशी जी. उसका हैडक्वार्टर्स तो कोलकाता में है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आपने गलत सुना। रिकवायरमैंट के हिसाब से स्टेट्स में अलग-अलग सैंटर्स बना दीजिए। मैंने हैडक्वार्टर्स की बात नहीं की है। मैं नहीं चाहता कि इसमें झंझट हो, खून-खराबा हो। ये सब काम वहां हो रहे हैं। आप इस पर गम्भीरता से विचार करें।

Railway contracts have become a racket. A few mafia dons − I am sorry to use this language − are controlling the railway contracts in every division. They have their *goondas* who threaten the railway officers in every division. वे लोग पॉलिटिक्स में आ जाते हैं। पता नहीं कहां से कहां आ जाते हैं? हम लोग पढ़-लिख कर, संघर्ष करके सदन में आए हैं जबकि माफिया डॉन लोग रेलवे कॉन्ट्रैक्टर्स की हैसियत से पॉलिटिक्स को कंट्रोल कर रहे हैं। आप इसे रोकने के लिए गम्भीरता से चिन्ता करके कोई कदम उठाएं। So, I would request you to give preference to the unemployed youths certified by the district collectors. I do not mind the big contracts being given to professional groups but it has to be ensured that the opening of tenders for contracts should be done only at the Office of the Superintendent of Police or the Collector. Otherwise, the *goondas* would not allow anybody to go there. आप जानते हैं कि कितने लोग मर गए? आप बिहार के हैं। आपको इसके बारे में सबसे ज्यादा पता है। Since only you can make a breakthrough in the system, this is my appeal to you.

My last appeal to the hon. Minister of Railways is that he should open as many passenger reservation centres as possible. There are only two suggestions that I would give in respect of my constituency. Passenger reservation centres are extremely required at Harishchandrapur, Kaliaganj and Samsi because though people want to go to far flung areas they do not get train reservations. They are deprived of reservations. I would request for a stoppage of the New Delhi- Guwahati Rajdhani Express at Barsoi. I also appeal to the hon. Minister that while he replies he should kindly clarify the position on the Katihar-Radhikapur gauge conversion project.

With these words, I conclude and thank the hon. Minister again for his support to sports.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Sir, I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister. Indian Railways are the lifeline of the nation. This year's Budget will mark the 150^{th} year of Railways' dedication and glorious service to the nation. During these years, Railways have grown from 32 route kilometres to a vast network of more than 62,000 route kilometres. This year, Railways can play a very vital role in the development of tourism of the whole country when the railway is going to celebrate the 150^{th} year. At the same time, I would request the hon. Railway Minister to see that our important places of pilgrimage and heritage centres may be given more boosting so that tourism can also be developed in this year.

Transportation throughput has increased from 73 million tonnes in 1950-51 to 489 million tonnes in 2001-02. At the same time, passenger kilometres have also increased from 66.51 million in 1950-51 to 473.46 million in 2001-02. But the Railway are facing the problem of accidents. Initiatives are being taken in this regard and I congratulate the

Railway Minister for giving special attention to safety measures. He has set up a Special Railway Safety Fund of Rs.17,000 crore with the support of the Government of India and by imposing a safety surcharge. I congratulate the Railway Minister for taking initiatives in the sphere of decentralisation. In giving more autonomy in decentralisation and powers to Zonal Railways, the General Managers of the Railways are delegated with enhanced financial powers for acceptance of tenders etc. I also congratulate the Railway Minister for introducing the port connectivity programme. They have provided port connectivity to many ports. For example, in my area, the Adani Port which has come up as a new port and which has played a very vital role in the economic growth of that area, has been connected with the railway from Adipur to Mundra. Similarly, if the Railways take up all these projects, it will definitely help in the growth of the economy of our country.

Similarly, Surendranagar-Pipavar Port is also joined in the same SPV. I am happy to note that Railways are allowing new works on sharing basis by forming SPVs. But my only request to the hon. Minister is that there is one SPV between Samkhiyali to Palanpur, on which gauge conversion work is to be taken up with the joint collaboration of the Kandla Port, the Government of Gujarat, the Railways and the Adani Port. So, my only request to the Railway Minister is that this work may be expedited that whole of the Kutch and Saurashtra parts of Gujarat can be linked with the capital of the country and the northern parts. So, this project may be completed as early as possible. I hope that the Railway Minister will take care of this project.

I also congratulate the hon. Railway Minister for introduction of the high speed refrigerated parcel wagons so that our farmers who are growing fruits and vegetables will certainly get good return for their produce in the country. It is very much essential when horticulture, fruits and vegetable are being produced in the country....(*Interruptions*)

श्री राजो सिंह (बेगूसराय) : सभापति महोदय, यह सदन कब तक चलेगा? रेल मंत्री जी ने रेल बजट में अच्छा काम किया है और जब सब लोग धन्यवाद दे रहे हैं तो इसको अभी पास करा दीजिये।â€¦ (*Interruptions*)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, माननीय सदस्य लिखित में अपने भााण दे दें। आप सदन में उपस्थिति देख लीजिए, कितने लोगों की इसमें रुचि है। जब सभी लोग धन्यवाद दे रहे हैं तो इसे अभी पास करा दीजिए। दस बजे के पहले इन सबका लिखित भााण ले लीजिए।

सभापति महोदय : जब सब लोगों की स्पीच हो जायेगी तो उसके बाद रिप्लाई हो जायेगा। अभी इनकी स्पीच होने दीजिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इनकी स्पीच को आखिरी स्पीच मान लीजिए। सब लोग लिखकर दे देंगे।

सभापति महोदय : जब तक सब लोग नहीं बोलते हैं, रिप्लाई नहीं होगा। आज बहुत लोग बोलने वाले हैं।

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I will not take more time. I have to make only very few specific suggestions. I am speaking on points only.

श्री राजो सिंह : सभापति महोदय, हमारे पूर्व रेल मंत्री जो कांग्रेस के सदस्य हैं, उन्होंने इस पर चर्चा प्रारम्भ की, उनके चीफ व्हिप ने जितना धन्यवाद देना था, रेल मंत्री को धन्यवाद दे दिया। जब विपक्षी सदस्य धन्यवाद दे रहे हैं तब दिक्कत क्या है, आप रेल बजट पास कर दीजिए और हम लोगों को छुट्टी दीजिए।

सभापति महोदय : जब तक सब लोग नहीं बोल लेते, रिप्लाई नहीं होगा।

â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : धन्यवाद के लिए भााण नहीं होता है। आप लिखित में ले लीजिए, सब लोग लिखकर दे देंगे।

सभापति महोदय : अगर कोई धन्यवाद नहीं देना चाहता है और यहां पर सिर्फ समस्याएं बताना चाहता है तो वह बोल सकता है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभी लोग अपनी समस्याएं लिखकर दे देंगे, उसे भााण मान लीजिए। हम लोग लिखकर देने के लिए तैयार है।

सभापति महोदय : आप लोग लिखकर दे दीजिए। हमने पहले बोल दिया है कि अगर कोई लिखित में देना चाहता है तो लिखित में दे दे।

श्री राजो सिंह : कल दस बजे तक हम लिखकर दे देंगे, अगर तब तक रेल बजट पास नहीं होता है। अभी कैसे लिखकर दे दें। आप बताइये, यह कोई जवाब है।

सभापति महोदय : जिन्हें यहां नहीं बोलना है और लिखित में देना है, वे दे दे और जिन्हें यहां बोलना है, वे बोलें। इसे आज ही समाप्त करना है।

श्री अजय चक्रवर्ती (बसीरहाट) : क्या बाकी लोगों को चान्स नहीं मिलेगा।

सभापति महोदय : चान्स जरूर मिलेगा, क्यों नहीं मिलेगा। जो सदस्य बोलना नहीं चाहते हैं, लिखित में भााण देना चाहते हैं, वे दे सकते हैं और जिन्हें बोलना है वे बोलें। गढ़वी जी आप शुरू कीजिए।

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I was referring to the point that the Railways have introduced high-speed refrigerated parcel vans. This will definitely help for the economic growth of our country and especially the fruit growers and other growers will definitely be benefited. In my constituency the Railways have completed the Wankaner-Morvi gauge conversion work. By converting this Wankaner-Morvi line into broad gauge, Kutch is connected with the entire Saurashtra region. In this regard I have to make only one suggestion to the hon. Minister of Railways. At present Kutch comes under two Divisions of the Railways. One divisional headquarters is at Ajmer which is at a distance of 1,100 kilometres. Some parts of Kutch come under Vadodara division. Hence there are two divisions in Kutch. My only request is that since Kutch is already getting connected with Saurashtra, Kutch should be kept in Rajkot division which is much nearer. If this is done the people will be benefited. The Railways will also be benefited because of the reduction of cost of going and coming and the wastage of time will also be reduced. Therefore, my request to the hon. Minister is that instead of keeping Kutch in two divisions, it should be brought under the jurisdiction of one division, that is Rajkot division.

The Dhrangadhra-Kuda line is a very important line for the salt producers. This line is connecting the Rann of Kutch. There is an ample production of salt in this area and this line, if completed, will greatly help them. Therefore, I would urge upon the hon. Minister to kindly expedite the project of gauge conversion of this Dhrangadhra-Kuda line. Similarly, the Rajkot-Verawal line is a very important project for going to Somnath. This project is getting delayed for very many years. My request to the hon. Minister is that this project may be expedited so that it will be more convenient for those going to Somnath.

I would like to congratulate the hon. Minister for bringing out many passenger amenities. I do not know what difficulty my hon. friend is having. When our hon. Minister is doing good work, one should appreciate it. I fail to understand the difficulty of my hon. colleagues. Under the passenger amenities, the hon. Minister has introduced 16 Jan Shatabdi express trains which is a very much welcome step. It is welcomed by all the people, all sections and particularly all commercial sections of the society.

<u>17.25 hrs</u> (Dr. Laxminarayan Pandeya *in the Chair*)

I fail to understand why they have got objection to it when these trains are introduced for the first time in my constituency which is very much backward and is at the border. There is a great benefit of that train. I heartily congratulate the hon. Railway Minister for introduction of Jana Shatabdi from Bhuj to Ahmedabad. I also congratulate him for introducing certain trains from my constituency. So many persons from my constituency are staying all over the country. Many times, we were demanding this thing and now, we are getting this.

Kutch is the sufferer of earthquake. We have lost everything and our economy. Railway is the only infrastructure

that we have and we need railway for the growth of our economy and they are helping us. We are happy because we are on the border, we are backward, economically backward and sufferer of all the calamities. We have suffered a number of natural calamities. We have suffered 32 droughts and two heavy cyclones in the last 50 years. We have also suffered a heavy earthquake. When we have lost our economy, at that time, the Railways come to our rescue by introducing these trains. For that, on behalf of people of my constituency, I congratulate the hon. Railway Minister.

I would like to make one suggestion about this Hajrat Allah Express which runs between Bhuj and Bareilly. Now, it runs two days a week. My only request is that its frequency should be increased from two days a week to five days a week. I am saying this because in my area, there is a very big base of the Air Force. There is also Army Cantonment. BSF personnel are there. And, they would like to come to North India. That is why, I request that the frequency of Hajrat Allah Express may be increased to five days a week. In addition, I would request that this train may be extended up to Lucknow. It will take only two to three hours more, but when it is extended up to Lucknow, it will benefit the people of whole of Rajasthan, Gujarat and U.P. So, Hajrat Allah Express may be extended up to Lucknow, which will take only two to three hours more, and the Railways do not have to spend more money on this. Then, I would request something about the name of Hajrat Allah Express. One additional name `Dholavira' may be put before Hajrat Allah Express. Dholavira is a place which is 5,000 years old Harappan culture site in Kutch. When the Railways are going to celebrate 150$^{th}$ year, I would request that `Dholavira' may be added to the name of this train so that this train may be renamed as Dholavira Hajrat Allah Express. By doing so, Railways may popularise Dholavira, as domestic and foreign tourists are visiting this place. This is my only request.

As I have already said, Samkhiyali-Palanpur gauge conversion project, which is a special purpose vehicle project in collaboration with Kandla Port, should be executed. As I submitted, Kutch area comes under two divisions, that is Vadodra and Ajmer. Instead of that, it should be put under Rajkot Division which is much nearer to us.

In this Budget, the railway freight on salt has been increased. Gujarat is producing about 70 per cent of the whole country's requirement of salt and from that, 70 per cent is produced in my constituency. My request is that since we have got only that economy, freight increase on the salt may be withdrawn.

I have a few more suggestions. There is a request of the people of Gujarat. At present, Gujarat Queen runs between Ahmedabad and Valsad. So many people have demanded that this train should be extended up to Vapi or Umbergaon. Vapi is a newly developed industrial town. So many people have been demanding for its extension. We have met the Railway Minister and made the request to accede to this demand. So, this Gujarat Queen should be extended up to Umbergaon or Vapi. Another train Vadora-Valsad Inter-city may also kindly be extended to Vapi and Umbergaon.

Now, I will make a request which I also made last year. At the railway station of Bhuj, Railways are having about 100 acres of land.

Now, they are not making any use of that land. That land is so valuable, it can fetch about Rs. 100 crore. If the Railways does not take proper care, encroachment is going to be there. My only submission is that either it should be disposed of or it should be taken care of because this is a very valuable property.

Coming to facilities, the Bhuj Railway Station is getting more and more trains. Now, we have got four trains. Therefore, amenities and facilities be increased at the Bhuj Railway Station and Gandhidham.

I have one more request to the Railway Minister. Many accidents are occurring at the unmanned railway-crossings. If we look at the Table, we will find that the number of level-crossing accidents is more. In this Table, the Indian Railways have listed the number of accidents that have taken place since 1960-61. If we see this list, we will come to know that the number of level-crossing accidents since 1976-77 is increasing, and the number of other accidents is declining. The number of collisions, derailments, is on the decline, whereas the number of level-crossing accidents since 1976 remained the same. The Railways, with the help of the Central Government or the State Governments, should make a provision for the construction of overbridges at the unmanned level-crossings. Money from the MPLADS can be utilised for this. Whenever a request is made by an MP, the Government should give permission to the MPs to spend from the MPLADS. Even for small works, the Railways are not giving permission. If we want to give money for constructing a under bridge, we have to seek permission from the DRM or the GM. Whenever any request comes from any Department, the Government should formulate such a procedure that the fund could be made available from the MPLADS. The Railways should take care of these level-crossings, otherwise the number of accidents is going to increase.

I support this Budget. I heartily congratulate the Railway Minister for presenting a good Budget.

***SHRI HARIBHAI CHAUDHARY (BANASKANTHA):** I rise to support the Railway Budget 2002-2003 presented by the Hon'ble Minister of Railways. I express my thanks to the Hon'ble Minister to provide Kisan Special Train Tour

and extension of Suryanagari Train Service to Mumbai. But in this Budget, freight for salt transport increased by 135 percentage which lead to increase in the cost of salt, mostly salt industries are located at Gujarat's Coastal. These salt industries are very much suffer due to this increase in freight. So, my submission to reduce the freight on salt transport and I am giving my demands in respect of my Parliamentary Constituency as follows :

1. to reintroduce train services on broad gauge line as per the timing of meter guage.
2. to introduce a new intercity service on the Palanpur-Ahmedabad-Palanpur route.
3. to re-introduce train services of train No. 9903f/9904 on meter guage as per its old timings.
4. to extend the Valsad − Ahmedabad passenger Train Nos. 39/40 and 49/50 upto Palanpur/Abu Road.
5. to spend up Broad guage conversion between palanpur and Samkhiali.
6. to join one bogee in 9708/9707 for pass holdders
7. to give facilities to Santapur Salt manufacturers
8. to give rack facility at palanpur railway Station for fertilisers
9. to increase reservation quota at Deesa and Radhapur for Mumbai and Delhi
10. to give stoppage for Rajdhani Express Palanpur 2957/2958
11. to give VIP quota in Ashra Express and Aravalli Express at Palanpur

***Speech was laid on the Table.**

12. to provide the stoppage at palanpur of okha Dehradun Express

13. to introduce new train between Jammu Tawi to Mumbai via Palanpur

14. to increase the cover shed of platform 1 and 2 of Palanpur Railway Station.

15. to spend up the work of Bhiladi-Viramgam broad guage work.

16. For pilgrimage of Ambaji Temple introduction of new train from Mumbai to Ahmedabad.

17. Ajmer, Mumbai running three times in week, please regularise for a week

18. Reduce frieght hike on salt charge 135% is very much and help salt manufacturers of Gujarat

***SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR)** Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on Railway Budget 2002-2003. At the the outset, I must compliment the Railway Minister for preseting a bold and balanced budget. The whole exercise is aimed at bringing the system back on rails at a time when its finances remained precariously perched.

The efforts to net Rs. 1,360 crore in a single stroke-with the major portion of Rs. 910 crore to be borne by rationalisation of passenger fares is the boldest attempt in recent years at resource mobilisation for which Railway Minister deserves to be commended. The major portion of the resource mobilisation would come from monthly season ticket feares which remained highly subsidies for a pretty long time and had not been revised for ages.

At a time when the industrial sluggishness remains pronounced, the move to reduce the freight rates for iron and steel, pig iron, cement and most petroleum products would certainly send a signal for revival of activities. The proposal to introduce high speed refrigerated [parcel vans to move perishable food products across the country has allocation for track renewal, construction of bridges and signalling & telecommunications are also welcome features of the budget as these would provide much needed safety to the passengers. Further participation of states in multi crore projects would not only reduce the financial burden of the Govt. but also expedite the projects which would finally contribute in the development of the States which are willing to bear substantial project costs.

***Speech was laid on the Table**.

I would, however, like to draw the kind attention of the Railway Minister to the two new lines construction projects viz. MUNIRABAD −MEHBUBNAGAR(246KM) and GADWAL RAICHUR (60 KM) in my Constitutnecy. Against the anticipated cost of Rs. 420.12 and Rs. 108.19 crores respectively the allocation of Rs. Q0 and Rs. 1 crore respectively for the year 2002-2003 is too meagre. With this allocation the projects are not likely to be completed in another 25-30 years time. Inordinate delay would also lead to avoidable cost escalation. It may not be out of place to mention that my constituency Mehbubnagar is a backward district and drought being a regular feature poor farmers are left with no alternative but to migrate to other places in search of employment. I would strongly emphasise speedier completion of the two projects which would go a long way in helping the poor framers of my area. I would, therefore, urge the Railway Minister to kindly bestow his personal attention and ensure appropriate allocation to fulfill the long cherished desire of this backward district of Andhra Pradesh.

Passenger amenities is another area where specific attention is needed . Being representatives of the people it is often brought to our notice that drinking water is not made available in adequate quantity in long distance tains particularly during summer season. Toilets are not cleaned for several hours. All these make journeys horrible.

In many small railway stations all over the country there is scarcity of drinking water. Many of these stations are not covered with adequate shades, Cafeteria are not found in many places.

I am happy to learn that the year 2002-2003 has been declared as "passenger Ameenities year' to cmmenorate the 150th year of Railway service. The entire country woyuld, therefore, look forward to best passenger amentities not only for this year but also for all times to come.

- Golden Quondial Raod has benefited businessmen, they travel in lucury car-Mercedes, Lerxux, BMW, etc. without delay.
- Dil ke tukde hazaar hue − the same way, Budget has broken into thousand of pieces and fail into many places and nothing can used it can eat it also. Quote Mahabharat sting.
- Railway is for people to travel and to got market to sell their products for some earning.

- Many people are travelling in train because of safety. No confidence in planes, helicopters and horses.
- Mahabubnagar is a largest district in the State, but is called a backward district people live on agriculture. There is no irrigation, no power. People do construction labour, it has been adopted by Chief Minister. Railway is the only source of travel for poor people.

...(*Interruptions*)

श्री राजो सिंह : सभापति महोदय, रूलिंग पार्टी की तरफ से कितने लोग सदन में उपस्थित हैं, वह आप स्वयं देख लें। यह निवेदन तो मैंने आपसे कर दिया कि उपस्थिति बहुत कम है। इसके अलावा मैं आपसे कुछ नहीं कहना चाहता हूं। एक निवेदन यह करना चाहता हूं कि जब परसों तक सदन चलने वाला था और अब उसको स्थगित कर दिया गया है, तो क्या ऐसा नहीं हो सकता कि कल एक बजे तक हमें सदन से छुट्टी मिल जाए। अधिक समय बर्बाद करने का क्या फायदा है ?

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति महोदय, जिन लोगों को भााण देना है वे लिखकर दे दें।

सभापति महोदय : मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि रेल बजट पर चर्चा प्रारंभ होने से पहले आसन से यह एनाउंस हो चुका है कि जो माननीय सदस्य समयाभाव के कारण भााण न कर सकें वे अपना भााण लिखित रूप में दे दें। उनका वह भााण भी सदन में दिया गया भााण माना जाएगा और वह रिकार्ड पर रहेगा।

श्री राजो सिंह : सभापति महोदय, मंत्री महोदय के उत्तर देने से पहले जो माननीय सदस्य चाहें अपना भााण लिखित में दे दें, तब तो मंत्री जी उनकी बातों का उत्तर भी दे सकेंगे।

सभापति महोदय : ऐसा है, जो माननीय सदस्य मुख्य-मुख्य बातें संक्षेप में कहना चाहें, वे यहां बोल दें और जो लंबा भााण देना चाहें वे अपना भााण सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दें।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति महोदय, सभी लोग तो अपना भााण लिखित में देना चाहते हैं। क्यों आप लोग भी परेशान होते हैं।

सभापति महोदय : नहीं ऐसा नहीं है। कुछ लोग अपनी समस्याओं के बारे में सदन में बोलना चाहते हैं। जो अपना समस्याओं के बारे में बोलना चाहते हैं उनसे मेरा निवेदन है कि वे संक्षेप में बोल लें।

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, with your permission, I am laying my speech on the Table.

MR. CHAIRMAN: You can do that.

SHRI P. KUMARASAMY (PALANI): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget on behalf of AIADMK. At the outset I would like to appreciate the efforts of the hon. Railway Minister to improve the overall performance of Railways.

Sir, there are many appreciable aspects of this Budget. The first is the provision for the acquisition of 17000 wagons, 1450 coaches, 222 EMUs, 90 Diesel Locos and 69 Electric locos. This would definitely help in the improvement of the image of the Railways. In the same way a stretch of 4000 kilometers have been proposed for track renewal; a stretch of 547 kilometers is being proposed for gauge conversion; a stretch of 375 kilometers is being proposed for electrification, a stretch of 214 kilometers is being proposed for laying of new lines, and a stretch of 250 kilometers is being proposed for doubling of lines. All these are welcome features of this Budget.

Sir, I also welcome the announcement made by the Railway Minister about supplying free food to the children, below five years, travelling in the *Shatabdi* and *Rajdhani* trains. However, I would like to request the hon. Minister to extend this facility for those children, below five years, who are travelling in long distance trains in the second class, irrespective of whether they are travelling in reserved or unreserved compartments.

Sir, four new trains have been proposed for the State of Tamil Nadu this year. I welcome this. In fact, we are demanding a super-fast train to be run between Delhi and Chennai. It is because there is a lot of rush in this route. The *Nizumuddin-- Kanyakumari* express train is promised once in a week. I would like to request the hon. Minister to make it at least thrice a week.

Sir, the increase in the fare and freight charges would approximately fetch the Railways a sum of Rs. 1360 crore and out of it, Rs. 910 crore from enhanced rail fares and the rest amount from the increased freight charges. I wish to point out that more than 50 per cent of this Rs. 910 crore from the fare revision would come from the long distance mail and express trains second class and sleeper passenger. This hike in rail fares will affect the common man. That is why, while appreciating the Railway Budget, our respected leader and hon. Chief Minister of Tamil Nadu has requested for a roll back in the hike of railway fare and freight charges because that would affect the common man adversely.

Sir, the estimated cost for doubling of the 260 kilometers long stretch of Bangalore to Satyamanglam railway line is Rs. 225 crore. But so far only Rs. 28 lakhs have been spent on this and the budgetary allocation for this project this year is Rs. 25 lakhs. The allocation is very less and so I would like to request the hon. Minister to allot more funds for this scheme. We have also been asking for an extension of this line up to Palani. It is because Palani is a pilgrim centre and is visited by lakhs of devotees throughout the year for the *darshan* of Lord Murugan.

Sir, I would also like to request the hon. Minister to consider the Dindigul − Sabrimala route. The estimated cost for laying of new railway line from Karur to Salem is Rs. 229.28 crore. But so far only Rs. 43.29 crore has been spent. This year a sum of only Rs. 15 crore have been allocated for this project. I would like to request the hon. Minister to allocate more funds for this project because it would require another 171.94 crore for completion of this project.

Sir, I now come to gauge conversion. The BG conversion process is generally very slow, particularly so far as the projects in Tamil Nadu are concerned, the process is extremely very slow. While 70 to 80 per cent of BG conversion is reported to have been completed in the Northern region, only 30 per cent is reported to have been completed in the Southern region. Under these circumstances, special thrust and priorities should be given for Tamil Nadu. I would like to request the hon. Minister to kindly consider this aspect.

For 10 ongoing gauge-conversion projects in Tamil Nadu, only Rs.77.1 crore has been allotted this year:

Cuddalore-Salem via Vridhachalam

Tiruchi-Nagore-Karaikal

Tanjore-Villupuram

Madras Beach-Tiruchi

Dindigul-Trichendur-Tenkasi (93 kms)

Quilon-Tirunelveli-Trichendur-Tenkasi-Virudhunagar

Villupuram-Katpadi

Villupuram-Pondicherry

Madurai-Rameswaram via Manamadurai

Tiruchi-Manamadurai

An allocation of Rs.1531.29 crore is required for these projects to be completed. I, therefore, request the hon. Minister of Railways to allocate more funds for these projects. Otherwise, little progress will take place this year on these projects. Dindigul-Palani-Coimbatore line is a metre-gauge line. I request the hon. Minister to take this line for conversion into broad gauge.

In Southern Railway there are ten track-doubling projects for which allocation to the tune of Rs.111.7 crore has been made this year. Except the 17 kilometre stretch of Irugur-Coimbatore line which touches Tamil Nadu, there is no other doubling project in the State. Chennai metro rail project also needs more allocation.

The Integral Coach Factory at Perambur is well-known for manufacturing railway coaches of international standards. Coaches manufactured in this factory are supplied to foreign countries also. However, year after year allocations for ICF are coming down. The allocation this year is only Rs.23.85 for ICF at Perambur whereas the Railway Coach Factory at Kapurthala has been given an allocation of Rs.73.98 crore. I am not against Kapurthala getting more money. All I want is that ICF Perambur should not be neglected by such meagre allocation of funds.

As a result of privatisation, the under-guard parcel vans in GT Express and Tamil Nadu Express trains have been given to private agencies. It has been seen that they are not following the safety norms. Instead of following the prescribed norm of eight tonne load, loads of 12 tonnes to 15 tonnes are being put in these vans endangering the passenger safety. I am told that the passengers are being charged more and are being cheated. I request the hon. Minister to inquire into this.

The hon. Minister has already promised the Tuticorin Third Gate Railway over-bridge in a meeting. I request the hon. Minister to look into the matter and make the necessary allocation for it.

With these words, I conclude my speech.

श्री मंजय लाल (समस्तीपुर) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत सूझ-बूझ के साथ रेल बजट को सदन में पेश किया है। वर्िां से जब रेल बजट आता था तो कभी इस कोने से तो कभी उस कोने से बहुत हंगामा होता था, मगर जब इस बार रेल बजट आया तो वह इस तरह से संतुलित बजट था कि देश के हर कोने के ऊपर ध्यान देकर रेल बजट बनाया गया था कि किसी तरफ से कोई आवाज नहीं आई और सब लोग शान्तिपूर्वक बजट भााण सुनते रहे और सब ने रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया। यहां तक कि विरोधी दल की नेता ने आज भी इस सदन में बधाई दी है, इसलिए मैं रेल मंत्री को पुनः धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने बेलैंस बजट रखा है।

मगर इन्सान पूर्ण नहीं होता है, पूर्णता की ओर बढ़ता है। इसी तरह से रेल बजट भी कुछ मायने में अधूरा रह गया है।

झोंपड़ी से लेकर राजमहल तक और रंक से लेकर राजा तक नमक का इस्तेमाल करते हैं। राट्रपिता महात्मा गांधी ने नमक पर उस समय जो टैक्स लगाया गया था, उसे हटाने के लिए दांडी सत्याग्रह किया था। रेलवे की कमी को देखते हुए रेल मंत्री जी ने नमक पर भाड़े में कुछ वृद्धि की है। मैं उनसे आग्रह करता हूं कि अगर कोई दूसरी जगह से इसको पूरा किया जा सकता है तो वह पूरा करके जो नमक के भाड़े में बढ़ोत्तरी की गई है, उसको वापस लेने पर विचार करें।

रेलवे कई जोन्स में बंटा हुआ है। हाजीपुर में रेलवे जोन के कार्यालय का नाम हो गया था, लेकिन वह सिर्फ कागज पर हुआ था। उसको कार्यान्वित करने के लिए आपने बहुत बड़ा कदम उठाया है। आपने उसकी मंजूरी दे दी है। मैं चाहता हूं कि उस पर तेजी से काम हो और अधिक से अधिक रुपया लगाकर हाजीपुर में जो जोनल कार्यालय है, उसका काम पूरा किया जाए। पटना में गंगा नदी पर पुल बनाने की वहां के लोगों की अर्से से मांग रही है। लेकिन उस पर काम शुरू नहीं हुआ, जबकि शिलान्यास कई बार हो चुका है। इस बार मुस्तैदी से रेल मंत्री जी ने प्रधान मंत्री जी को वहां बुलाकर शिलान्यास कराकर उस पुल के निर्माण का काम शुरू कराया है। इस पुल के निर्माण के लिए जल्द से जल्द रुपया भेजकर पूरा कराया जाए। इसके बनने से नार्थ और साउथ बिहार आने-जाने के लिए बहुत आसानी हो जाएगी।

हम मुजफ्फरपुर जिले के रहने वाले हैं। सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक बहुप्रतीक्षित रेल लाइन पर जो काम शुरू किया गया है, उस पर जल्द से जल्द अधिक रुपया देकर उसे पूरा कराया जाए। मुझे उम्मीद है उदार रेल मंत्री जी उस काम को जल्द पूरा कराएंगे। मैं समस्तीपुर से आता हूं, वहां रेलवे का बहुत पुराना कारखाना है। वह बंदी के कगार पर चला गया था। लेकिन रेल मंत्री जी ने स्पेशल आर्डर देकर उस कारखाने को जीवित कराने का काम किया है। मैं आग्रह करता हूं कि वह कारखाना केवल जीवित ही नहीं रहे, अपितु उसमें काम की बढ़ोत्तरी भी की जाए। इससे वहां के लोगों को रोजी-रोटी मिल सकेगी। बिहार में मुजफ्फरपुर और समस्तीपुर में पूसा रोड और ढोला स्टेशन हैं। इन दोनों स्टेशनों से रेलवे को काफी आमदनी होती है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि इन दोनों स्टेशनों का कम्प्यूट्रीकरण किया जाए। इससे वहां के यात्रियों को बहुत बड़ी राहत मिलेगी। खुदी राम बोस जो शहीद हुए थे, वे पूसा रोड स्टेशन पर पकड़े गए थे। मैं चाहता हूं कि पूसा रोड स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन बनाया जाए और इसका नाम खुदी राम जी के नाम पर रखा जाए।

समस्तीपुर में बछवाड़ा और हाजीपुर रेल लाइन के बीच में एक विद्यापति नगर रेलवे स्टेशन है। विद्यापति एक महान कवि थे। उनका देहावसान वहीं हुआ था। उस स्टेशन के परिसर में शंकर जी का एक मंदिर है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि रेलवे स्टेशन के परिसर में जो मंदिर है, वहां जो सड़क है, उसे रेल विभाग से जल्द से जल्द बनाया जाए। पहले वहां छोटी लाइन थी, अब उसको बड़ी लाइन कर दिया गया। इस कारण उस रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म को भी ऊंचा किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि समस्तीपुर रेलवे स्टेशन के पश्चमी ओर वाली गुमटी को बंद कर दिया गया है, इससे जनता को बहुत परेशानी होती

है। यदि रेल गुमटी को नहीं खोला जाये तो लोगों के आने-जाने का कोई प्रबन्ध कर दिया जाये जिससे लोगों की दिक्कतें दूर हो जाएं।â€¦ (व्यवधान)

माननीय मंत्री जी ने कप्तानगंज-ठावे-गोपालगंज-मथरक-छपरा का जो रेलवे लाइन का शिलान्यास किया है, उसे जल्द से जल्द अधिक से अधिक रुपया देकर उस काम को पूरा कराया जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि सारे देश के कोने-कोने को देखकर उन्होंने एक संतुलित रेलवे बजट पेश किया है। मैं इस बजट का तहे दिल से समर्थन करता हूं।

MR.CHAIRMAN : Shri Adhi Sankar, you can lay your speech on the Table of the House.

Shri Rajo Singh, you may also lay your speech on the Table of the House.

Now, Shri D. Venugopal to speak.

***SHRI ADHI SANKAR (CUDDALORE):** The aim of the Government is to link the all rural roads. In my constituency, Cuddalore in Tamil Nadu, out of six Assembly segments, three Assembly segments, namely Reshivanthiyam, Sankarapuram and Ulundurpet are rural areas. In these places, there is no train facility. Even the peoples of these places have not seen the trains also. At the time Nehru period, a survey was taken to link all these places with Villupuram Junction. Hence I request the Minister to form a new line from Villupuram to Salem through Tumkoilur, Thiyagadurgam, Kallakurichi and Salem or Tumkoiler, Sankara Puram Kallakurichi also to Salem.

And also I request the Minister to construct a Road over Bridge at Ulunderpet. It is main place which is in Chennai to Thrichi National Highway Road.

And also I request the Minister to speed up the construction of Road Over Bridge at Cuddalore and there is no VIP lounge at Villupuram Junction and also there is no platform in Arakandanallur Railway station and also no drinking facility.

Kindly look into these matters.

***Speech was laid on the Table.**

*** श्री राजो सिंह (बेगुसराय) - महोदय, मैं रेलवे बजट के अवसर पर कुछ सुझाव देना चाहता हूँ ।**

गया किउल लाईन को बिजलीकृत किया जाये ।

दरियामा,बिहार शरीफ अस्थामा-वरवीघा शेखपुरा लाइन का काम शीघ्र कराया जाये ।

गया हावड़ा वाया किउल एक्सप्रैस में द्वितीय श्रेणी में ए.सी.का एक डिब्बा जोड़ा जाए ।

***भााण सभा पटल पर रखा गया ।**

***SHRI D. VENUGOPAL (TIRUPPATHTHUR): Hon. Chairman Sir, I thank the Chair for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget for the year 2002-03. At this moment I would like to heartily thank the leader of the world Tamils and our DMK's leader Dr Kalaignar Karunanidhi who had enabled me to be here in this august House.**

Railways, that serve the masses meeting both transport and freight movement requirements, have been successfully functioning in India for the past 150 years.

Indian Railways which started its journey on a 32 km railway route has increased its total length of railway lines by about 2000 times and it touches about 62,000 kms.

From 6.5 to 47.5 crore the number of rail passengers have also increased manifold. In this enormous growth our independent India's Governmental contribution is apparently not much.

Our Hon. Railway Minister with his dynamism and vision is capable of thoughtfully evolving plans to enhance the quality of service provided by the railways. He must ensure that people of India especially the people of Tamil Nadu are greatly benefited by his efforts to identify the areas Railways have not reached as yet and to viably operate train service mutually

benefiting both the public and the Government.

Decentralisation and delegation of more powers to the Railway regions are a welcome move. Only when the needs and the sentiments of the local people are understood and acted upon, it would be possible for the Railways to offer an effective, viable and profit-making service. It is felt that the demands of the people of the south are not heeded to.

Katpadi-Villupuram gauge conversion was announced in 2000-01 at my

____*English Translation of speech originally delivered in Tamil.

instance as I had been insisting on that. But unfortunately the work has not yet been taken up. My consistent demand to link Bangalore the capital of Karnataka with Thiruvannamalai the capital town of spiritualism is still under consideration.

It is gladdening an announcement to have warehouses to provide storage facilities to agro-products on transit and this would help industrial growth. The agro-products like flowers and fruits from Tiruppattur and leather products and tanned leather from tanneries and leather industrial units of Ambur, Vaniyampadi are sent as rail cargo from Jolarpet. Hence I urge upon you to provide a warehouse in Jolarpet junction with modern storage facility.

On behalf of the people of my constituency I thank the Railway Minister for commencing a computerised reservation centre at Ambur Railway Station.

Leather industrial units producing quality leather products of international standards are in Ambur and Vaniyampadi that come under my constituency. Considering the importance of these two towns the Railway Minister may kindly give stoppages to all the express trains that pass through them. This would only be profitable and feasible to the Railways.

Train No. 6519/6520 running between Bangalore and Bangarpet has been extended upto Jolarpet. This may kindly be extended upto Katpadi that would link Vellore the Fort City, which has the world famous Christian Medical College and several engineering colleges. This would greatly benefit Ambur and Vaniyampadi the leather industry towns and other industrial centres like Pernampet, Madhanur and Gudiyatham.

Nellai Express may be reintroduced to run between Chennai Central and Nagarcoil via Katpadi and Jolarpet.

Yelagiri Express, Thiruvananthapuram Mail, Alappuzha Express, Cochin Express, Nilagiri Express passing through Ambur and Vaniyampadi must have stoppages there. Hon. Railway Minister may kindly look into it to do the needful.

Ambur, Vaniyampadi Railway Stations may also be provided with computerised ticket counters.

On the Tiruvannamalai-Villupuram rail route there is an unmanned level crossing at Ananthal village causing great inconvenience to the villagers. Villagers are barred from crossing it. Villagers are greatly inconvenienced to go to their fields for cultivation and other agricultural activities. A manned railway level crossing at Ananthal would greatly benefit the local villagers.

Daily wagers who render service to the Railways for years have not been regularised. I would request the Railway Minister to consider sympathetically their plight. Those who have appeared and passed the Grade IV selection test have not been appointed as yet. They may be posted in the jobs for which they have been selected. Likewise those who have deposited in Railway Bonds must be given priority in reservation for journeys.

When compared to the number of railway projects in other parts of India, the number is meagre in Tamil Nadu. In order to give a boost to industrial growth the rail operations and railway projects may be pursued in Tamil Nadu, which would give rise to business and self-employment opportunities.

Jolarpet in my constituency is a very big town panchayat in my constituency. Jolarpet junction is situated right in its middle. Katpadi-Bangalore and Katpadi-Trivandrum railway lines pass through Jolarpet town dividing it into two. Residential area is on one side and on the other side Government offices, college, schools and hospital are situated. Since it is a heavy traffic route inconvenience caused to the public to go to one place from another is enormous. Hence I urge upon the Railway Minister to do the needful to construct a rail over bridge.

Gauge conversion of Katpadi-Villupuram rail route and laying of new railway line between Thiruvannamalai and Tindivanam to link it with Chennai and a new railway line between Thiruvannamalai and Jolarpet to link it with Bangalore would greatly help the public of this backward area comprising of entrepreneurs, traders, students, labourers, Government employees and the pilgrims. This would be a gift from the Railways to Thiruvannamalai on the occasion of its 150^{th} year. This would provide easy access to the border districts of Andhra, Tamil Nadu and Karnataka with Chennai.

The annual 'Deepam' festival celebrated at Sri Arunachaleswarar temple in Tiruvannamalai draws lakhs of pilgrims from all over Tamil Nadu and several parts of India. Nowadays, the monthly full moon day's Pournami Puja attracts lakhs of pilgrims for Girivalam. The number of pilgrims that throng this holy place may swell further. Hence the railway link between Chennai-Thiruvannamalai and Bangalore-Thiruvannamalai becomes a need and necessity.

Chennai-Thiruvannamalai, Pondicherry-Thiruvannamalai special trains must be operated. Annual Karthikai Deepam and monthly Girivalam and the increased trade and traffic would make the rail links a profitable operation. Thiruvannamalai too may be given computerised reservation centre.

Chennai, the third largest metropolitan city, Pondicherry Union Territory in the neighbourhood and the border towns in the South East Coastal area, all put together must get enhanced railway services and facilities.

In this year's Railway Budget several new trains and new rail routes have been announced. Tamil Nadu gets just two, namely, Nizamuddin-Kanyakumari Express operated once a week and Chennai-Trivandrum (daily). This is really disappointing. In India, Tamil Nadu is in the forefront in earning revenue for the Railways. But Tamil Nadu is ignored due to which more number of trains are still running on the metre gauge line. Even after independence Tamil Nadu was always neglected in gauge conversion. Adequate funds have not been allocated to Tamil Nadu. This is really disheartening.

Railway Budget for the current year does not fulfil the needs of Tamil Nadu. At least in the future Tamil Nadu's requirements must be met with.

With this I conclude, thank you.

***SHRI G. PUTTA SWAMY GOWDA (HASSAN):**

In the Railway Budget presented by Shri Nitish Kumar for the year 2002-2003, he has not tried to maintain the balance in the allotment of funds for various developmental works.

I would like to congratulate the Minister because in this Budget he has managed to taken care of Security and Improvement of Railway safety. But I am sorry to bring it to the notice of Hon'ble Minister that he has failed to complete the projects, which were started predecessors, Uni-Gauge conversion couldn't take place on time and laying of new lines has almost been stopped. You have not made sufficient provision to construct new lines in the budget.

So far Hon'ble Minister have spoke elaborately about the lapses and good work done by the Railway Minister at the National level. Therefore, I restrict myself towards the problems faced by Karnataka with regard to Railways.

I would like to bring it to the notice of Hon'ble Railway Minister that in Part-I of Demands for grants under the Head works Karnataka has been divided under two zones i.e. Southern Railway and South Central Railway. You will be surprised to know that out of 156 works proposed to take up for the year 2002-2003 budget, only 4 works have been allotted to Karnataka (Page No. 16.6 18 to 16.6.25) I do not understand the logic and the yardstick applied behind the allotment of works to various states.

***Speech was laid on the Table.**

Hon'ble Minister may be aware of construction of the cable bridge in K.R. Puram, Bangalore. This was sanctioned during the year 1995-96, when Shri Jaffer Sharieff was the Railway Minister. But after 7 years also it could not complete the project. Construction of this bridge for so long has indirectly paralysed the whole city, therefore I request the hon'ble Minister to complete the bridge in a time bound programme.

<u>NEW RAILWAY ZONE</u> : The demand for the formation of new Railway zone at HUBLI has been there since a decade. Since two General Elections BJP has made this as an Election issue and to some extent they succeed in that. Several time they had fixed a date for inauguration by none other than Hon'ble Prime Minister, but it is not clear why it is not

materialized. I would like the Hon'ble Minister to come out clear in his reply, whether they are really want to carve a Railway Zone or just they want to use it for election purpose.

When Shri Ramvilas Paswan was Railway Minister, he had announced a new Railway zone for Bihar and within a record time he had implemented. When Bihar can have 2 Railway zones, why is the Government showing reluctance to form one for Karnataka.

NEW CIRCULAR RAILWAY IN BANGALORE

All the 4 Metropolitan cities have best of Railway networks. In Delhi world class Metro Railway system in coming up, Kolkota has a best Metro Railway system. Karnataka Government has requested to Rail Ministry several times to plan for construction of Metro Railway or Circular Railway in Bangalore, but since after becoming Minister he has not been telling a single word about circular Railway) The pressure in road transport in Bangalore is very High. Therefore I would request the Minister to announce an action plant to implement Circular Railway in Bangalore.

RAILWAY POLICE

Railway has its own Railway Police Force to take care of the safety of Railway assets and the people who are travelling through Train. Unfortunately Railway Property as well as passengers are not protected as expected by police.

Therefore, I request the Railway Minister to plan for modernization of force and retire shady & inefficient employees of the force. Since the Railway Minister is not able to complete th needs of karnataka, I demand for his resignation.

*श्री रामजीवन सिंह (बलिया,बिहार)- महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं । माननीय रेल मंत्री ने अल्पाविधि में ही उपलब्ध सीमित साधनों के बावजूद रेल जगत में विकास की गाड़ी को आगे बढ़ाया है । अनुशासन एवं कार्य संस्कृति में अप्रत्याशित सुधार

लाया है । सम्पूर्ण विभाग पर अपनी छाप छोड़ी है । इसके लिए उन्हें एवं सम्पूर्ण रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, वक्त बहुत कम है । इसलिए अपनी बात को अन्यत्र न ले जा कर अपने लोक सभा क्षेत्र की सीमा में ही रखना चाहता हूँ । क्षेत्र के कुछ जनहित मुद्दों की तरफ मंत्रालय का ध्यानाकृट करना चाहता हूँ।

महोदय, हमारा क्षेत्र पूर्णतः ग्रामीण क्षेत्र है । करीब 85 प्रतिशत आबादी का जीवन खेती से जुड़ा है । यहां की मुख्य नगदी फसल गन्ना है । बगल के जिला समस्तीपुर में हसनुपर रोड में एक शुगर मिल है, जिसमें हमारे क्षेत्र के कृाक गन्नापूर्ति किया करते हैं । कृष ाकों को उक्त शूगर मिल में गन्नापूर्ति करने में करीब 25 कि.मी. से 100 कि.मी. की दूरी सड़क मार्ग से तय करनी पड़ती है । सड़कों क हालत दयनीय है। कृाकों को टूटी एवं खराब सड़कों के कारण काफी परेशानी उठानी पड़ती है । हसनपुर में रेलवे स्टेशन है । यदि हसनपुर से बरौनी जं. तक रेल लाईन का विस्तार कर दिया जाये तो गन्नापूर्ति में बड़ी आसानी होगी । इससे गन्ने उत्पादन क्षेत्र का विस्तार होगा । मोकामा और बाढ़इलाकों में भी गन्ने की खेती होने लगेगी । इतना ही नहीं हसनपुर-मोकामा वाया बरौनी जुड़ जाएंगे । सभी जगहों के उद्योगों में कार्यरत कर्मचारियों को आवागमन की सुविधा बढ़ जायेगी । रेलवे का भी राजस्व बढ़ेगा । इस प्रस्तावित हसनपुर-बरौनी रेल मार्ग की दूरी मात्र 42 कि.मी.है । कई बार इसका सर्वेक्षण हो चुका हे । कृपया जनहित में इस प्रस्ताव को प्राथमिकता दी जाये । समस्तीपुर-बरौनी रेल खंड में बछवाडा-तेघडा स्टेशनों के बीच की दूरी करीब 10 कि.मी. है । इसके मध्य में नवादा गांव के निकट जनहित में एक हाल्ट का निर्माण करना अत्यावश्यक है । इसके लिए पूर्व में भी लिखित एवं मौखिक अनुरोध कर चुका हूँ । सर्वेक्षण हो चुका है ।

बछवाडा पटोरी रेल खंड में बछवाडा-विद्यापति स्टेशनों के मध्य फतेहा गांव के निकट भी जनहित में एक हाल्ट निर्माण कराया जाए । इसके लिए पूर्व में भी अनुरोध कर चुका हूँ । सर्वेक्षण हो चुका है । दोनों हाल्ट लाभप्रद होंगे ।

समस्तीपुर-खगडिया रेल खंड में हसनपुर-सलौनी स्टेशन के बीच मौजी गांव के निकट एक हाल्ट निर्माण क की मांग बहुत दिनों से की जा रही है । कृपया वहां भी हाल्ट का निर्माण हो ।

समस्तीपुर-खगडिया रेल खंड में ही एक गढपुरा हाल्ट कार्यरत है। इससे काफी राजस्व प्राप्त होता है । इसे यदि पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाए तो और भी ज्यादा राजस्व प्राप्त होगा । यहां पर प्रखंड कार्यालय एवं बहुत बड़ा बाजार है ।

हमारे लोक सभा क्षेत्रान्तर्गत लखमिनिया और सलौना दो प्रमुख स्टेशन है । दोनों जगहों पर प्रशासकीय अनुमंडलीय मुख्यालय है। अनुमंडलीय एवं बाजार कार्यो से काफी संख्या में लोगों का आवागमन होता रहता है । किन्तु बहुत कम गाड़ियों का ठहराव है। कपया दोनों स्टेशनों पर सभी एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाये । जनता की सुविधा बढ़ेगी तथा रेलवे को भी राजस व प्राप्ति में वृद्धि होगी ।

---

*भााण सभा पटल पर रखा गया ।

समस्तीपुर-बरौनी रेल खंड में एक बरौनी फ्लेग नामक स्टेशन है। अंग्रेजों के जमाने से यह फ्लेग है चूंकि बरौनी के लोगों ने ही बरौनी जं. के निर्माण हेतु मुफ्त में सारी जमीनें दी थी, उसी के एवज में बरौनी जं. नाम पड़ा था तथा बरौनी गांव के निकट भू-दाताओं की सुविधा के लिए बरौनी-फ्लेग स्टेशन बना । उक्त गांव के लोगों की मांग है कि उक्त बरौनी फ्लेग के नाम में सुधार कर"बरौनी ग्राम" रखा जाए । इस प्रस्ताव में दम है । अनुरोध है, तदानुसार नाम में सुधार किया जाये ।

समस्तीपुर-बछवाड़ा रेल खंड में साढा जगत स्टेशन के निकट छोटी लाईन में एक पुल है । वह पुल अब बेकार पड़ा है । उस पुल पर सड़क बनाने की अनुमति दी जाये । मैं अपने सांसद कोटे की राशि से जनहित में उस पर सड़क निर्माण करा दूंगा । यदि रेल विभाग को भविय में कोई आवश्यकता होगी तो विभाग पुनः उसे ले लेगा ।

खगड़िया-साहेबपुर कमाल स्टशनों के बीच उमेश नगर स्टेशन है । यहां पहुंच पथ नहीं रहने से प्रायः दुर्घटना हो जाती है । कई बार लाईन पार करते हुए लोग कट चुके है । मात्र हजार फीट की लम्बाई होगी । जमीन रेलवे की है । कृपया पहुंचपथ का निर्माण कराया जाए ।

बरौनी -खगड़िया रेल खंड में लखमिनिया-साहेबपुर कमाल स्टेशनों के बीच सन्हा गांव के निकट एक सन्हा हाल्ट है । वह इन दिनों बंद पड़ा है । उसमें सुधार कर उसे पुनः चालू किया जाए ।

सम्पूर्ण क्रान्ति ट्रेन को पटना से दिल्ली तक चालू कर रेल मंत्री जी ने बिहार की जनता का बड़ा हित किया है । इस ट्रेन के परिचालन से बिहार वासियों को काफी सुविधा मिली है । मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ । इसके साथ ही एक आग्रह भी है कि यदि इस ट्रेन को बरौनी जं. तक विस्तार कर दिया जाये तो उत्तर बिहार की जनता को बड़ा लाभ मिलेगा । कृपया इस पर विचार किया जाये ।

इसी के साथ मैं, बजट का पुनः समर्थन करता हूँ ।

***SHRI MADHAB RAJBANGSHI (MANGALDAI):**

I am very thankful to you for giving me an opportunity to speak some words during the discussion of Railway budget.

Sir,. I am very sorry to apprise the August House, that the Ministry of Railways has adopted neglecting attitude since Indepence so far as execution of Railway works are concerned in Assam.

Since past it is seen, that Ministry of Railways is neglecting the interest of North East Region, which appears step motherly treatment. It is seen, that while allocating the funds for various projects in execution or new proposed projects of any nature, the Ministry of Railways has not fulfil the aspirations of the Hon'ble Members of Parliament from Assam while submitting the Annual Railway Budget through which, the budget estimate of the project is released, which on the face of it, appears gross injustice to North East Region.

You may probably remember, that all the Members if Parliament from Assam State had staged a walk out during the last year Railway budget speech delivered by Kumari Mamta Banerjee, the, then Hon'ble Minister of Railways against the gross injustice done to the state of Assam for not allocating adequate funds in the Railway Budget of 2000-2001, where several old projects are lying incompleted since long due to non availability of funds.

*** Speech was laid on the Table.**

It is a matter of great concern that since the inception of NDA Government in Centre, every Railway Minister has always given preference and top priority to the state to which, he belongs and announced several new projects without keeping in view the fate of old projects lying pending in other states due to financial crisis, which forced the Hon'ble Minister of Railways, for not making any Budget Provision against the old projects, lying incompleted in several states, whereas the Hon'ble Minister is supposed to give more thrust and importance to the old project lying pending since long, which resulted abnormal increase in the Budget Estimate of the Project due to abnormal increase the cost of material as well as higher wages of the Labour.

It is not out of place to mention here, that during his past tenure as Railway Ministe you whole heartedly assured the Members of Parliament from Assam, for allocating adequate funds for the old projects in execution which are lying incompleted in Assam State or in North East Region, but it is unfortunate that Kumari Mamta Banerjee in the capacity of Railway Minister did not honour the promises made by her predecessor (Shri Nitish Kumar) which reflects that with the departure of the Hon'ble Minister the past pending proposals have meet the fate of dustbin. Similarly after the departure of Kumari Mamta Banerjee from the Ministry of Railways, her promises meet the same fate, due to which the Members of Parliament are bound to face the anguish and ire of the voters without any fault at their fault.

Sir, I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister for Railways, that Rangia Division works were started in 1995, but it is a matter of great surprise, that from 1995 to till date only 1.20 Lacs were sanctioned against this division which resulted abnormal delay in completion of the works and commencement of regular work in the division for which, it was created. Will the hon'ble Minister be pleased to let me know as to why this kind of injustice is done to Rangia Division.

Sir, very sever resentment is developing amongst the people, students, Farmers, and Labourers against the abnormal delay. The prevailing resentment will be un-controlable, therefore, I may request the Hon'ble Minister for Railways to understand the gravity of the situation and sanction the total amont of the Budget Estimate of Rangia Division in the current Financial year 2002-2003, otherwise we will not be responsible for any untowards mishappening at the hands of disgrountled inhabitants of the area.

Sir, I raised the issue of RANGIA MOKOKSELENG GAUGE CONVERSION during the course of Railway Budget discussion, last year, and also repeatedly requested the Hon'ble Railway Minister in all the meetings held with him in the Ministry of Railways, to complete the survey works of the line, but you will be surprised to know that survey work has not been completed by now. Sir, I would like to remind the Hon'ble Minister for Railways to see the matter seriously, as the prolonged survey work will cost the Government heavily.

Sir, I wish to apprise you, that late Hira Lal Patwari, the then Hon'ble Member of Parliament at the time of Morarji Desai Ji, from the Parliamentary Constituency of Mangaldoi, had tried his best to start a New Railway Line from BAIHTI TO RAUTA-VIA-KHARUPETIA, but his efforts brought no fruitful results. Sir, I also raised the issue of starting new railway line as proposed by late. Shri Patwari in the last year Railway Budget discussion, but the Ministry of Railways has not given the justification or the demerit in starting the new railway line. I again request the Hon'ble Minister of Railways to kindly look into the matter expeditiously and allocate adequate funds in the current financial year to commence the work of new railway line.

Sir, I wish to apprise you, that all the Members of Parliament from Assam State, demanding repeatedly to establish a Railway Coach Factory at Assam, in order to utilise the existing resources available in Assam State, which will in turn provide employment to several thousands of skilled and unskilled manpower, bring rapid development in the state and bring upliftment and prosperity among the poor people of the state below the poverty line., but it is matter of great concern, that the Hon'ble Minister of Railways has turned deaf ear to the request made by all the Members of Parliament from the State irrespective of party loyalty.

Sir, I wish to apprise you, that so many important Railway Stations fails under my Parliamentary Constituency Mangaldoi, such as NALBARI-RANGIA-BAIHATA-SANGSART-KHOIRABARI-TANGLA-HARSINGHA-UDALGURI-ROWTA-MAZBAT, but you will be surprised to know, that no basic amenities which are of important nature as required by the passengers are existing at all. I have recently conducted a surprised visit of all the Railway stations as mentioned above, and found, (i) no drinking water facility (ii) no light (iii) no branches for passengers (iv) no urinals for passenger.

Besides the above, the platforms are in a delapidated condition and appears, that maintenance works viz annual repairs and maintenance works have not been carried out since long. I may request the hon. Minister of Railways to look into the matter expeditiously and take drastic action against the concerned authority who have miserably failed to provide basic amenities and

keeping the maintenance works in abeyence.

Sir, I wrote a letter to the Hon'ble Minister of Railways to construct a foot over bridge at Dhansiri river by the side of Railway bridge to facitilate the Public to cross the river, but the Hon'ble Minister has apprised me under his letter No.2001/CE-I/FOB/3 dated 11.2.2001, that the proposal could be considered only on deposit terms i.e. State Government, Local Authority concerned have to bear initial cost of the construction of foot bridge.

Sir, the proposed work as a matter of fact in Public Interest in order to ease the various problem being faced by the common people at large hence, I may request the Hon'ble Minister to kindly re-consider the proposal and the initial expenditure should be incurred by the Ministry of Railways. However, I promised, that the maintenance would be done under the MPLAD funds, partly shared by State Government and Local Bodies.

With these words, I conclude my speech sir.

* श्रीमती हेमा गमांग (कोरापुट)

माननीय महोदय,आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया,इसके लिए मैं आपको तथा अपनी पार्टी को बहुत बहुत धन्यवाद देती हूँ ।

महोदय,देश के प्रति हजार वर्ग किलोमीटर में फैले औसतन 19 किलोमीटर के राट्रीय रेल नेटवर्क की तुलना में उड़ीसा में यह औसत मात्र 14.04 किलोमीटर का है,जबकि बिहार और पश्चिम बंगाल जैसे इसके पड़ोसी राज्यों में यह औसत क्रमशः30 और 43 किलोमीटर का है। अर्थात, दक्षिण-पूर्व रेलवे के कुल 7432 किलोमीटर के रेल नेटवर्क में उड़ीसा में यह नेटवर्क मात्र 2340 किलोमीटर का है । जबकि याद रहे कि दक्षिण-पूर्व रेलवे को यातायात से आ रहे कुल राजस्व में अकेले उड़ीसा का महत्वपूर्ण रूप से 30 फीसदी का योगदान है ।

अतः सबसे पहले तो मैं यह कहना चाहूंगी कि ईस्ट कोस्ट रेलवे का मुख्यालय भुवनेश्वर में शीघ्र स्थापित किया जाय । इसके लिए भूमि का आवंटन और अन्य औपचारिकताएं भी पूरी हो चुकी हैं और उड़ीसा के सभी रेलवे स्टेशनों, प्लेटफार्मो, आरक्षण केन्द्रों आदि का उन्नयन, आधुनिकीकरण और नवीनीकरण बेहतर ढंग से किया जाना चाहिए और यात्री सुविधा के सभी संभव उपाय किये जाने चाहिए । सभी संभव स्थानों पर रेल ऊपरी पुल,रेलवे क्रार्सिंग आदि बनाये जाने चाहिए । डी.एम.यू, ई.एम.यू, ट्रेनों में यात्री सुविधाओं का प्रायः अभाव होता है । इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। खड़गपुर-भुवनेश्वर रेल खण्ड का शीघ्र विद्युतीकरण करने के साथ-साथ उड़ीसा के सम्पूर्ण रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए ।

हाँ,माननीय रेल मंत्री को इस बात के लिए धन्यवाद जरूर देना चाहूंगी कि उन्होंने इस बजट में नौपाड़ा-गुनूपुर रेलवे लाईन के आमान परिवर्तन के लिए दस करोड़ की राशि जरूर दी है । लेकिन यह राशि थोड़ी कम है । इसलिए मैं चाहूंगी कि इस राशि को बढ़ाकर कम से कम 25 करोड़ किया जाए । साथ ही, यहां मैं यह भी जोड़ना चाहूंगी कि इसका विस्तार अगर रायगडा, कोरापुट,जयपुर तक नहीं किया गया तो इस आमान परिवर्तन का कोई औचित्य नहीं रह जाता है ।

। भााण सभा पटल पर रखा गया ।

महोदय, जनता की पुरजोर मांगों और उनकी भावनाओं को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित रेल परियोजनाओं के अलावा तालचेर-गोपालपुर,तालचेर-विमलगढ़,जेयपुर-मलकानगिरि नई रेल लिंक बनाये जाने की सख्त जरूरत है । हाल ही में जारी एक रिपोर्ट के मुताबिक इनमें उक्त दो रेल लिंकों का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है और इसकी रिपोर्ट भी रेल मंत्रालय को सौंपी जा चुकी हैं । रिपोर्ट में कहा गया है कि जेयपुर-नवरंगपुर रेलखण्ड के लिए सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है,जबकि जेयपुर-मलकानगिरि के बारे में ऐसा कुछ भी नहीं बताया गया है । लांजीगढ़-अम्बागुडा और लांजीगढ़-जूनागढ़-जनजातीय क्षेत्रों को रेलवे की सुविधा प्रदान की जाय । राउरकेला-बोलंगीर-तालचेर का सम्पर्क जनजातीय बाहूल क्षेत्र बेनाइ से किया जाय । बोलंगीर -खुर्दा को पश्चिमी और पूर्वी उड़ीसा से जोड़ा जाय ।

महोदय,पश्चिमी और दक्षिणी उड़ीसा के लोगों की सुविधा के लिए निजामुद्दीन से भुवनेश्वर को जाने वाली हीराकुण्ड एक्सप्रेस का विस्तार रायगुडा,कोरापुट तक किया जाना चाहिए । हैदराबाद से चलकर कोलकाता/हावड़ा को जाने वाली फलकनामा एक्सप्रेस को रायगडा से होते हुए चलाया जाय । इससे नौकरी पेशा करने वाले दैनिक यात्रियों,व्यापारियों को हर दृटिकोण से सुविधा हो सकेगी क्योंकि रायगडा में जे.के.पेपर,आई.एम.एफ.ए.,नाल्को आदि जैसे कई बड़े बड़े औद्योगिक प्रतिठान हैं ।

महोदय,नई दिल्ली से भुवनेश्वर तक सप्ताह में 2 दिन चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन या नहीं तो सप्ताह में कम से कम पांच दिन किया जाना चाहिए । निजामुद्दीन से रायगडा तक सप्ताह में तीन दिन चलने वाली समता एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाना चाहिए ।

नई दिल्ली से इलाहाबाद,वाराणसी होते हुए रायगडा तक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए ।

18.00 hrs.

सभापति महोदय : अभी 6 बजे रहे हैं और रेल बजट पर अभी कुछ और माननीय सदस्यों ने बोलना है। इसके अलावा रेल बजट पर चर्चा का समय अभी काफी है। सदन की सहमति हो, तो दो घन्टे का समय और बढ़ा दिया जाए।

कुछ माननीय सदस्य : जी, हां।

सभापति महोदय : सदन की सहमति से दो घन्टे का समय बढ़ा दिया गया।

MR. CHAIRMAN : Shri Bhartruhari Mahtab, Shri Madhab Rajbangshi and Shrimati Hema Gamang are allowed to lay their speeches on the Table of the House.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Sir, I stand to oppose the Railway Budget presented by the Railway Minister, Shri Nitish Kumar. The process through which was started by the earlier Minister in the name of Rakesh Mohan Committee is followed by Shri Nitish Kumar in toto in every step of his Budget in a very clever way.

The adoption of Rakesh Mohan Committee's Report will be very dangerously reflected on 1.25 crore railway passengers travelling everyday. This was never discussed either in the Standing Committee or on the floor of the House. It is dictated by some representatives of institutions like FICCI, ASSOCHAM, CII and the then economists advised him to follow or execute the Rakesh Mohan Report.

I hope it is NDA's second generation reform by which the Railway Board will cut the manpower from 16 lakhs to 9 lakhs within five years. It is the largest network in the world. So, it is difficult to sell or disinvest at a time. On that basis, the first step they have taken is to separate Chittaranjan Locomotive Works, the Integral Coach Factory, the RCF (Rail Coach Factory) and DLW (Benaras) and sell them out.

The second step will be to separate 86 important workshops where engines, passenger coaches and wagons are kept and repaired. These important workshops will be separated and will be sold out to the private owners.

The third step will be to separate the schools, hospitals and the training centres.

In the last year's Budget of 2001-02, freight capacity of goods were targeted as 500 million tonnes and in 2000-01, it was 475 million tonnes. But both the targets were not fulfilled by the Railway Department. They are told that Indian economy is in recession.

In the road sector, the quantity of coal carried in subsequent years is much more than that of 1999-2000 and previous years. Why is it low in the case of rail traffic? It is due to the increase of freight charge by two per cent last year. This year also, you have increased the freight charge. As a result, the loaded capacity will be declining. The target which you have fixed as freight traffic is 210 million tonnes. I hope you will not reach even 70 per cent of your target. As a result, the income due to growth rate which you have targeted at 11 per cent will not be fulfilled.

This is the first Railway Budget which does not have any new project. For the last two years the progress of Railway projects has stopped. The electrification and conversion of line, from single to double, from smaller to medium, and from double to triple are very less in this year's Budget. The Minister has declared that he intends to separate Railway map in three parts. As a result, West Bengal is the worst victim. On the one hand, the Minister has a target to carry 625 million goods by rail and on the other hand he has reduced the orders for wagons, especially in West Bengal from Burn Standard and other wagon industries. As a result, wagon industries in West Bengal would be ruined.

The hon. Prime Minister declared that a fund of Rs. 17,000 crore will be created for safety measure. If you recall, in the month of December 2001, you have imposed Safety Cess. It was done without a discussion in Parliament. Now, it has become a permanent feature. In the Ninth Plan, you had targeted 819 kms. new lines. But at the end of the fourth year, you have completed 562 kms. At this rate, you will be able to complete only 776 kms. In the case of gauge conversion, the target was 3,710 kms, but at the end of fourth year, you could complete only 1,832 kms. At this rate, you will be able to complete only 2,374 kms. With regard to doubling, the target was 2,500 kms., but at the end of fourth year, you could complete only 840 kms. In the case of track renewals, the target was 13,922 kms, but at the end of fourth year, you could complete only 12,173 kms. In the case of railway electrification, the target was 2,334 kms., but at the end of fourth year, you could complete only 1,881 kms. At this rate, you can complete only 2,256 kms. In the case of diesel locomotive, the target was 785 kms., but at the end of fourth year, you could complete only 557 kms. At this rate, you can complete only 647 kms. As far as electric locomotive is concerned, the target was 851, but at the end of fourth year, you could achieve only 603. At this rate, you can complete 672. As far as coaches, other than EMU, are concerned, the target was 10,909, but at the end of fourth year, you could achieve 8,470. At this rate, you can achieve only 10,142. In the case of wagon, four wheeler units, the target was 1,36,000, but at the end of fourth year, you could achieve only 87,316. At this rate, you will be able to achieve only 1,04,316.

The Minister has increased the freight charges again on coal, iron, crop, urea, palmolein, and gas, salt (*Interruptions*) Due to increase in freight charges on urea and crop, the poor farmers will suffer. Due to increase in freight charges of gas and palmolein, lower middle class and middle class will suffer. Due to increase in the freight charges on iron and coal, steel industry will face a dangerous situation. So, I would request the hon. Minister to roll back this increase.

The Railway hawkers should be provided with licence. These unorganised workers, who do the railway line construction and repairing work, would be around more than ten lakhs all over the country.

But they are not recognised as railway workmen. The Railway authorities do not provide them even medical facilities or free passes to travel for reaching their work place.

Further, Mr. Minister, you have imposed a tax of Rs.1400 crore over the head of the common people and the passengers. The ordinary second-class ticket-holder, the monthly season-ticket-holder and even the senior citizens are the victims. ...(*Interruptions*) What about the pending survey of Kumarghat to Agartala line? What about the Jammu to Kashmir project? What about the long-pending demands of West Bengal? You have allocated only Rs.137 crore to the pending projects whereas the requirement is Rs. 1733 crore. What about the Howrah-Amta project? It is a twenty-year long project. Still it is pending. What about the Maynaguri-Jogigopa project? What about the Digha-Tamluk project? You have allocated only Rs.25 crore to BDR. In the previous year, you had already allocated Rs.40 crore but Rs.32.87 crore has not yet been spent. I would like to know from the hon. Minister whether the unspent money would be added or not. If you want to complete the Bankura-Damodar River railway project within 2004, you have to allocate more. I would request you that after the completion of this route, you should extend this BDR route from *Beliatore* to Durgapur which is only 20 km. If you extend it, it will be the gateway to the North-East from the South and it will be the shortest and a profitable one. I would request you to make a survey this line immediately. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. I call the next speaker.

SHRI SUNIL KHAN : I would like to mention regarding the train *Annanya* which has started from Bankura to *Solimar* and extended up to Adra but it is difficult for the passengers to get down at *Solimar* because of non-availability of transport in time. So, I would request you to divert the train to Howrah.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI SUNIL KHAN : I will conclude. I want to remind you regarding Sealdah-New Delhi Rajdhani Express. It should be run on Sunday from Sealdah because you have already lifted the Bhubaneswar Rajdhani from Howrah. I would request you change the timings of the Howrah-New Delhi Rajdhani Express which runs on Sundays. I would request you to reschedule the timings. Instead of starting at 1.30 p.m. it should be at 5 p.m.

Due to heavy rush in the coal-field, the Mayurakshi Express when comes to Durgapur, students, specially girls, who are going to the university to study, the industrialists, the businessmen and senior citizens cannot board the train to go to Kolkata.

MR. CHAIRMAN: Your speech will not be recorded. Please conclude.

SHRI SUNIL KHAN : I am concluding now. So, I would request you to kindly introduce one fast passenger train from Durgapur to Howrah.

With these words, I conclude.

MR. CHAIRMAN: Dr. N. Venkatasamy to speak now. Before you start, I am allowing Shri C. Kuppusami and Shri Joachim Baxla to lay their speeches on the Table of the House. Both are allowed to do so.

SHRI C. KUPPUSAMI (MADRAS NORTH): I may be permitted to lay my speech on the Table of the House.

SHRI JOACHIM BAXLA (ALIPURDUARS): With your permission, I lay my speech on the Table of the House.

***SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTUCK) :**

I am thankful to you for allowing me to speak a few words relating to Railway Budget of 2002.

The Railway Minister Nitish Kumarji has stood his ground and has not hesitated to take some hard measures. The decisions may not be palatable to many but the situation had become inevitable.

Among the most discussed is the passenger fare. Second class passengers will have to pay between 6 and 14 per cent more on Express trains, depending on the distance. The hike appears substantial, but only if one ignores the details that the fares had remained more or less unchanged during the past two years.

Much has been made of the fact that there is no increase in the fare of Rajdhani and Shatabdi Trains. It is not as if the elite passengers have been spared. Fares were revised only in October last year to create the Railway Safety Fund and the premium travel category was the most hit.

While the most subsidised lower classes (sleeper and second class) had to pay a token sum of Rs. 2. The burden on the higher classes was as much as Rs. 100. To that extent, the increase has now been rationalised.

Even otherwise, the AC First Class is attracting very few customers because of the numerous flights started both by national and private airlines. In any case, the travelling public today is willing to pay a little bit extra provided it is assured of good service.

*** Speech was laid on the Table.**

The Railway Minister has declared 2002-2003 as the Passenger Amenity year. How far that slogan changes the situation on the ground remains to be seen . Railway Minister has tried to strike a regional balance and attemtped equitable distribution of railway projects. Railway Ministers in the past have indeed pampered their own constituencies like nobody's business. Nitish jee stands apart. That is exemplified, quite ironically. Though he is criticised by representatives from Bihar for not offering anything to his home state.

The increase in freight charges is relatively modest and will fetch Rs. 450 crore. But even this will have considerable influence on the monthly household budget. Commodities of common use like edible salt, fruits, vegetables, gur, foodgrains, edible oil, pulses, organic fertilizer, urea fodder and dry grasses are to carry the lowest freight tag.

While it has been proposed to carry out a marginal increase in the rates of cola, iron ore and raw material to steel plants, there will be marginal reduction in freight charges for iron and steel, pig iron, cement and most of the petroleum products.

The impulse to increase freight charges substantially in the past has seen a shrinkage in loading last year, it fell 11 million tonnes short of the target of 500 million tonnes.

The Railways is expecting to woo back revenue earning originating traffic and carry 510 million tonnes during 2002-2003. But that will be possible only if the economic slowdown does not cast its shadow. Not many new projects are proposed to be taken up. The Ministry is in a fix on that count. A mind-boggling sum of Rs. 1,25,000 crore is needed if it is to begin work on all the projects where a preliminary survey has taken place so far.

Marking 150 years of operation, the Railways puts more stress on the expansion of the network with 214 route km. to be added and implementation of safety aspects. Besides, 542 route km. of guage conversion, 250 km. of doubling and 375 route km. of railway electrification is to be completed in 2002-2003.

The Railway is to introduce a new inter-city service called Jan Shatabdi Express. Sixteen such trains, including one from Bhubaneswar to Howarh are to be introduced this year. It's a welcome step. There was a long-pending demand for Rajdhani Express. It's frequency is to be increased and it should ply directly to Delhi via Adra. That has been conceded to. Now Bhubaneswar Rajdhani will ply thrice a week through Adra and need not travel to Howarh at all. I welcome it.

A pilot project for the computer-based unreserved ticketing system is also being taken up.

Twenty-five additional express trains including one from Berhampur to Bhubaneswar and seven(7) new passenger trains are to be introduced. The frequency of 14 pairs of trains is being increased. These steps are really praiseworthy.

The Minister has proposed to cut down capital expenditure marginally to Rs. 5142 crore as compared to the previous year's Rs. 5390 crore, even as the total works expenditure is slated to go up by Rs. 1605.09 crore to Rs. 10413.9 crore in the next fiscal year as compared to Rs. 8808.81 crore, mainly due to increased provisions for the Special Railway Safety Fund(SRSF), and depreciation reserve fund.

Over the next six years, the project will clear the backlog of replacement of over-aged assets. This includes renewal of nearly 17,000 km. Of track, rebuilding of over 3000 bridges, replacement of signalling gears at almost 950 stations, replacement of rolling stock and investment in safety enhancement aids. The problem is that far too much remains to be done to put the Railways back on the rails.

The Economic Survey this year has pointed out that the Government should corporatise the Railways to ensure viable commercial operations while restricting its role to policy formulations.

It has underlined that the financial crisis of the transport monolith is mainly due to high freight rates to benefit passengers. The survey has said that the root- cause of financial problems confronting the Indian Railways included lack of adequate productivity that is commensurate with exorbitant wage bills.

It has suggested that cross-subsididation at the expense of freight services should be addressed immediately. For that to happen, we have to wait for the next budget, or perhaps next to next!

I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to the problem of commuters between Cuttack and Bhubaneswar, the twin cities of Orissa. A preliminary report has indicated that four to six lakh commuters travel daily between Cuttack and Bhubanswar using atleast 30 thousand vehicles.

I would request the Railway Minister to consider the suburban transportation system between Cuttack and Bhubaneswar initially which can be extended to Chandwar and Khurdha on both sides. The Rail India Technical and Economical

Services (RITES) may be put on the job to conduct a survey.

Earlier, I had drawn the attention relating to congestion between Cuttack-Bhubaneswar rail lines as there is no second bridge over Kathjodi and Kerakhai. Unnecessarily, number of long distance express trains pass without touching Cuttack, which is the commercial capital of the State. I would request the Hon'ble Minister to provide funds for the survey of construction of second bridge over river Kathjodi and Kuakhai and accordingly, provide funds for enhancing the traffic between Barang and Cuttack and utilize Raj-Athgath-Talcher line for commercial use, exclusively.

There is also a greater need to open a new entrace into Cuttack Railway Station from the eastern side. Cuttack city has grown and more than 3 lakhs of people of the city alone reside on the eastern side of the Cuttack Railway Station. Hence, it has become a necessity for the commuters to access into the station from east side.

When funds are available for a project and the money is not spent the project is bound to suffer.

Apart from the neglect or the State's genuine interests, another facet of railway development in the State is lack of timely spending of funds. Records show how a large part of funds under the last 2001-2002 has been unspent affecting the progress of many important projects. While the extent of spending on a majority of projects under the South Eastern Railway (Construction Organisation) has been less than half of the funds allotted, authorities of East Coast Railway(ECR) Zone have not pursued for more funds though the Railway Board had shown interest.

The Daitari - Bansapani Project is a victim of lack of timely spending of funds and consequent surrender. The 155 km. line was sanctioned in 1992 and the progress in the last one decade has been only 54 per cent. How can it be completed by December 2003, the stipulated completion time?

Last year, that is 2001 − 2002, Rs. 50 crore were allotted in the budget but only Rs. 21.98 crore has been spent so far. The estimated cost of the project is Rs. 585 crore this year has been allotted. Further, stress has been given for completion of the project. If that is so, when are we going to achieve it?

Lack of timely spending of funds has also resulted in unsafe. If I may say so, journeys on rails. For example, the railway bridge on Birupa and Mahanadi rivers is over 100 years old necessitating the construction of a second bridge to ease pressure on the existing ones. But ironically, a meagre amount of Rs. 52 lakh out of the allotted Rs. 10 crore for 2001-2002 was spent while mandarins of the SER Construction Organisation has cancelled floating of tenders. This year Rs. 20 crore have been budgeted. I am in doubt, how much of it will actually be expended!

So is the case of Anugul-Sukinda Road project which is expected to boost industrial activities in the region. At an estimated cost of Rs. 440 crore, the project was taken up for construction during 1997-98. For quite a period it was mentioned in the much-hyped BOLT scheme. But nothing much has happened. That Rs. 6 lakh has been spent out of Rs. 5 crore allotted in the last budget speaks volumes about the project's progress.

The 78 km. Haridaspur − Paradip broad guage line is yet another project the progress of which has been slow. Similarly is the fate of the Nuapada − Gurupur and Rupsa − Bangiriposi guage conversion projects. Is it not necessary to see that the money allotted for a year should be spent within the time? Why the South Eastern Railway Construction Organisation has failed to implement the projects, or say, to spend the necessary budgetary funds in the stipulated period? Will the Minister, make an enquiry about it and find the cause thereto?

This is the case of one division. Such may not be the case elsewhere. If the Minister assures the House in this regard, I would be happy if he assures the House that henceforth, the money allotted in the Budget would be spent truthfully in the stipulated period. A time-bound programme be chalked out and accordingly responsibility be fixed.

There is no doubt that Railways has been the harbinger of progress throughout the world. Under the leadership of Hon'ble Prime Minister Ataljee and with the able stewardship of Nitishjee, progress of this country will definitely reach new heights. I extend full support to this year's Railway Budget and at the same time, I would expect necessary corrective measure be made at the earliest. .

।श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले (उस्मानाबाद)

मैं आपका बहुत बहुत आभारी हूँ कि रेल बजट पर मुझे बोलने की अनुमति दे दी गई । रेल मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ । इसलिए कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र (उस्मानाबाद) महाराट्र में लातुर-मिरज गेज परिवर्तन प्रोजेक्ट के लिए 30 करोड़ का निधि आवंटित किया है । दूसरी खुशी की बात यह है कि मेरे ही नि र्वाचन क्षेत्र में (1)रामबाडी (2)जेअर (3) कुर्डूवाडी लेबल-क्रासिंग पर ओवर ब्रिज के काम को अनुमति दी है । हर ब्रिज के लिए 1.25 करोड़ रूपयों की धनराशि आवंटित की गई है । मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि लातुर-मिरज गेज परिवर्तन का काम पूरा करने के लिए दी हुई 30 करोड़ धनराशि वास्तव में बहुत ही कम है । इस आर्थिक साल में इस काम के लिए कम से कम 100 करोड़ रूपए धनराशि की आवश्यकता है। सौ करोड़ धनराशि में कुछ हद तक काम पूरा हो सकता है । इसलिए मेरी प्रार्थना है कि सौ करोड़ की धनराशि आवंटित करके उस्मानाबाद जो कि पिछड़ा हुआ मेरा निर्वाचन क्षेत्र है, उसको न्याय मिलेगा और जनता आपको दुआ देगी ।

सन् 1972 के आकाल में तत्कालीन पंतप्रधान श्रीमती इंदिरा जी ने चार मार्ग के गेज परिवर्तन की घोाणा की थी । उसमें एक है बनी चनका दूसरा है देसाईगंज-नागपुर,तीसरा है मुदखेड-आदिलाबाद और चौथा है लातुर-मिरज । इन चार मार्गो में से बनी-चनाका और देसाईगंज-नागपुर । ये दो मार्गो का गेज परि

वर्तन का काम पूरा हो चुका है । लातुर-मिरज मार्ग में से पंढरपुर-कुर्डूवाडी 52 कि.मी. का काम पूरा हो गया है । लातूर से- लातुर रोड 42 कि.मी. का काम 90 पूरा हो गया है । लातुर से कुर्डुवाडी 143 कि.मी.का अंतर है। इस मार्ग में मट्टी भराव का काम छोटे मोटे पूलका काम भी कुछ हद तक हो गया है। लातुर - कुर्डूवाडी गेज परिवर्तन का काम पूरा करने के लिए कुल मिलाकर 140 करोड़ की धनराशि लगने वाली है । जब तक लातुर कुर्डूवाडी गेज परिवर्तन पूरा नहीं होता तब तक (1)लातुर से-लातुर रोड और (2) पंढरपुर-कुर्डूवाडी इन मार्गो का काम पूरा हो गया तो भी व्यर्थ है । क्योंकि लातुर-कुर्डूवाडी मार्ग पूरा होने के बाद ही उपरोक्त दो मार्गो को एक दूसरों को जोड़ा जाएगा । याने कि महाराट्र में मराठवाड़ा और पश्चिम महाराट्र यह दो बड़े विभाग एक दूसरे के साथ जोड़े जाते हैं। लातुर कुर्डूवाडी मार्ग पर 18 स्टेशन्स हैं । कुल मिलाकर छोटे बड़े 130 पुल है । उस्मानाबाद जिले में भूमि संपादन का काम बहुत ही धीमी गति से हो रहा है ।

***भााण सभा पटल पर रखा गया ।**

ातुर-लिमरज यह रेलवे मार्ग की गेज परिवर्तन की घोाण 1972 में हो गई जब से इस मार्ग का काम आज तक आधा भी नहीं हो सका । दौड़ बारामती और कोंकण रेलवे ये दो प्रोजेक्ट लातुर-मिरज के बाद घोाित हो गये और पूरे भी हो गये । जिस भाग में बड़ी लीडरशिप होती है या जिस विभाग का रेल मंत्री होता है । उस विभाग के रेल प्रौजेक्ट जल्दी पूरे हो जाते हैं । इसलिए बड़े अफसोस से कहना पड़ता है कि जिसके हाथ में लाठी उसकी भैंस होती है । इस कहावत के अनुसार सरकार किसी पार्टी की हो हम जैसे लोक प्रतिनिधि पर रेल मंत्रालय की तरफ से अन्याय हो जाता है । अध्यक्ष जी, आप न्याय देवता है । सबको समान रूप से न्याय देने के लिए इस कुर्सी पर आप विराजमान हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि मैंने मांग की हुई सौ करोड़ की धनराशि लातुर-मिरज गेज परिवर्तन के लिए आवंटित कराके मुझे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र की आम जनता को न्याय दीजिए ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में 11,12 नौहैं 2000 का रेल राज्य मंत्री महोदय आये थे । उन्होंने बारसीसे -कुर्डूवाडी तक नैरोगेज ट्रेन में सफर भी की थी । यह छोटी ट्रेन में सफर करने वाले ये पहले मंत्री हैं । उन्होंने यात्रियों का क्या हाल है यह खुद अनुभव करके देखा है । उन्हें मैं धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने हमारी मांगें स्वीकार कर ली । इसके पहले किसी भी पार्टी के सरकार के मंत्री ने इतनी छोटी ट्रेन में सफर किया नहीं । उनके अनुभव से पता है कि यह मार्ग जल्दी पूरा होना कितना जरूरी है । मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भूतपूर्व रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश कलमाडी ने सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद- इस रेल लाईन को भूमि पूजन 1996 में किया था लेकिन 2001 तक राशि नहीं मिली ।

(रूपये लाख में)

अब 2000-2001 - 4.34

2001-2002 - 32.11

कुल 36.45 लाख रूपए राशि हो गयी है । सर्वेक्षण का काम जल्दी पूरा किया जाये ।

एक अभूतपूर्व आश्चर्य की बात मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हुई है कि छः(6) साल पहले उस्मानाबाद रेल स्टेशन का काम पूरा हो गया है । जहां कि रेल पटरी का कुछ भी काम हुआ नहीं है । यानि की देश में यह एकमेव उदाहरण होगा कि बिगर रेल पटरी का स्टेशन है ।

इसी के साथ, साथ मैं मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की सुविधा के लिए कुछ मांगें रेल मंत्री जी से बहुत पहले ही मांग चुका हूँ । लेकिन वे मांगें पूरी नहीं हुई।

- **कुर्डूवाडी (जं) के.के पर एक्सप्रेस रूकवाई जाये ।**
- **सोलपुर सिधेश्वर एक्सप्रेस** 'पारेवाडी' स्टेशन पर रूकवाई जाए ।
- कलम्बरोड स्टेशन (कसबे तडवले) कि.मी. नंबर 453 में ब्रिज के नीचे से एस. टी. बसों का आना जाना पूर्वापार होता आ रहा है गेज परिवर्तन के बाद वह बसका आना जाना कायम स्वरूपी रहना जरूरी है । क्योंकि आजू बाजू के 15-20 गांव को आने जाने के लिए इसके सिवाय दूसरा रास्ता नहीं है ।

  गेज परिवर्तन के बारे में मैंने पी पी सी 377 के माध्यम से हाउस में यह मुद्दा उठाया था । जब मंत्री महोदया ने दि.12.1.2000 को हमें लिखित आश्वासन दिया था, कि कुर्डुवाडी-लातुर गेज परिवर्तन का काम आने वाले आर्थिक र्वा में पूरा किया जाएगा । अध्यक्ष जी में आपके माध्यम से मंत्री जी को प्रार्थना करता हूँ कि आपने दिया हुआ लिखित अभिवचन पूरा करके मुझे और मेरी जनता को न्याय दीजिए ।

  इस गेज परिवर्तन के काम के लिए लगने वाली ज्यादा धनराशि प्राप्त करने के लिए मैंने और मेरी निर्वाचन क्षेत्र की जनता ने दि.7.3.2001 को शांनतामय माध्यम से रेल रोको आन्दोलन भी किया है । हमें एन डी ए का सदस्य होते हुए भी हमारी मागें पूरी करा**ने के** लिए आंदोलन करना पड़ता है । यह बात बहुत खेदजनक है । मुझे आशा है कि हमारी मांगें पूरी हो जाएगी ।

  मा.मंत्री महोदय नीतीश कुमार जी का भााण सुना है,पढ़ा है । सन,2002-2003 इस साल में आवंटित की गई 30 करोड़ की धनराशि लातुर-लातुर रोड गेज परिवर्तन में और लातुर-कुर्डूवाडी के हिस्से में खर्च हाने वाली है। इसका अनुमान सुनिश्चित नहीं होता । कृपया इसका ब्यौरा देने की कृपा करें।

  मा.अध्यक्ष जी एक महत्वपूर्ण बात यह है कि काम जल्द ही पूरा करने के लिए और क्वालिटी(प्रतवारी)अच्छी तरीके से निभाने के लिए रेल मंत्री-संसद सदस्य और रेलवे संबंधित अधिकारी इनका अच्छा गठबन्धन होना जरूरी है । रेल मंत्री या अधिकारी निर्वाचन क्षेत्रों में जब कभी आते हैं, तो उसकी जानकारी सदस्य को नहीं दी जाती । कुछ अधिकारी जानबूझकर सदस्य द्वारा मांगी गई जानकारी सदस्य को अवगत कराते नहीं है । इसमें उन अधिकारियों के ऊपर सख्ती से कार्यवाही होना जरूरी हैं ।

*SHRI C.KUPPUSAMI (MADRAS NORTH) :

Sir, I rise to participate in the Discussion on the Railway Budget, on behalf of my party DMK. The Hon. Minister targets Rs. 1360 crore by way of increase in passenger fares up to 8% increase in coal freight rates and 8%

increase in certain foodgrains. The increase in passenger fare in long distance trains would affect the passengers who are to travel from one corner to another of the country. Second class Monthly Season Ticket fares have also been increased four times which would put a hole on the pocket of daily commuters. The decision-making process has been decentralised and GMs of Zonal Railways have been delegated more power. I welcome the Railway Budget as there is only marginal increase in fares and freight rates. It has been described as bold, businesslike and balanced budget.

* Speech was laid on the Table.

Sir, I welcome introduction of new trains, particularly Chennai-Vijayawada inter-city train. But this train will not serve for the people of Tamil Nadu. It covers only 50 kms. In Tamil Nadu. Hence I request you to introduce a new fat train bwtween Egmore and Tirunelveli.

Since this is the 150th year of the Railways, as the hon. Minister himself has declared as Passenger Amenities year, the Government should pay more attention to passenger safety and amentities. I also welcome the inclusion of gauge conversion of Cuddalore-Virudhachalam section of Salem-Cuddalore stretch and Katpadi-Pakala-Tiirupati line. MEMU services between Palghat Town Erode are to be introduced and I would request the Railways to expedite these projects. I may also remind the hon. Minister that Chennai being the hub of the Southern-end of the quadrilateral and in view of IT boom and Tidel IT park, this region should get major allocations of funds.

I will give some suggestions for revenue raising for Railways. There are some Railway lands unutilised in Ennore area for which I have sent a letter to the Hon. Railway Minister earlier/. Small traders and shopkeepers are earning their livelihood by setting up small kiosks and make-shift shops on the market road, and also at Villivakkam, Avadi and othe places. Time and again there is a lot of harassment from the Railway officials and municipal people which the traders have to face. To solve this problem and to get some revenue for the Railways, a proposal was sent to the Southern Railway that the railway land on which the small traders are running their business may be leased out to them on short-term basis since the land is not going to be used by Railways in the near future. In this way, the unauthoised use of railway land will also be regularised and the Railways would also get some revenue, avoiding under-hand dealing from which the vested interests benefit.

The Golden Quadrilateral connecting the four metropolitan cities, Mumbai, Delhi Kolhta and Chennai are the two diagnoals are saturated, in terms of line capacity. There is a need to create additional capacity by gague conversion, doubling or laying multiple lines, new aligments, upgrading standard of signalling. Developing alternative railway terminals/station facilities. This is the recommendation made by our Railway Convention Committee.

The original Quadruple line was planned some 4 or 5 decades back and since then, the rail traffic both in terms of passenger and freight have gone up like anything. There has been a proposal for quardrupling of the section between Pattabiram and Arakkonam in Southern Railway. The perspective plan was to quadruple the entire section from Madras to Arakkonam. The idea is to quadruple the line with the facility of segregating the suburban stream from long distance mail/Express trains and freight trains. Till this is done, unnecessary and artificial bottlenecks remain in the section, effectively reducing the line capacity below the optimum levels. Whereas this proposal was not approved by the Railway Board in May, 2001. Probably, the Railway Board has not taken into consideration LRDSS figure of 105% utilisation of line capacity. Since there is no separate corridor for suburban and other service on Pattabhiram-Trivellore section, the utilisation of third line has been poor. This will be possible only after building of platforms on the third line. I would also request the hon. Railway Minister that Trivellore being district headquarters, Express trains should stop at Trivellore Station also.

When trains lose between 5 to 15 minutes merely for cross-over, it will be seen that the line capacity on the third line would be seriously reduced. Two major industrial units have been set up in the Madras areas, in Sriperumbudur, for which the nearest station is Trivellore. Two plants at St. Gobain, a glass manufacturer and the Hyundai car company have shown interest in private sidings which can be linked to Trivelore-Arakkonam section. Unless additional capacity is created on this section, Railways will not be able to handle this traffic.

Tamil Nadu is still one of the States where rail route kms. Which are required to be conveted into Broad Gague are more. I would therefore request the Hon'ble Minister to pay more attention to Tamil Nadu. Some of the important sections which are to be converted into Broad Gauge are Villipuram-Thanjavur, Tiruchi-Rameswaram, Manamadurai-Virudhuinagar-Tenkasi, Salem-Karur etc. To cater to the needs of rural public, it was proposed a new railway line connecting kallakuruchi and China Salem from Ulundurpet. This may please be expedited.

For Thanjavur-Nagore gauge conversion, only a sum of Rs. 13 crore is allotted which is not sufficient. It is a long pending project. The gauge conversion has to be implemented expeditiously keeping in view the importance of pilgrim centres both for Hindus and Muslims, as the places are dotted with many religious places.

Similarly, opening up of Renigunta-Gudur as a double line is very important. The project has been delayed for more than decade. With BG available right up to Tirunelveli and Nagercoil, new passenger streams of traffic have emerged. Chengalpattu-Arakkonam section needs to be electrified, and then it can carry a number of goods trains in the through traffic.

Additional line capacity is required on Pattabiram-Arakkonam section as there is intense demand for running suburban trains upto Arakkonam, instread of terminating at Avadi. Container depot facilities have to be created with the help of agents like CONCOR, Satva at Arakkonam-MLPM section.

At the busy junction of railway crossing at Villivakkam, there is a long standing demand for Rail overbridge which may please be included in this year's Budget and also Gummidipoobdi, Minjur, Kadambathur and Ulunthurpettai.

Rail Overbridge at Stanley Hospital:

I would also request the hon. Railway Minister to sanction the pending project of Rail overbridge near Stanley Hospital at Mint, Chennai which is one of the busy traffic areas and in this connection, I have raised this matter on the floor of Lok Sabha many times and I have already sent letter to the Ministry.

Mass Rapid Transport System (MRTS):

At present, this metro rail project is going very slow and the service is operative only from Beach Station to Mylai. Form Mylai to Velachery the work is going at snail's due to lack of adequate funds. It needs the Minister's kind attention.

Connecting Chennai Central with Egmore Station :

There was a proposal to connect Chennai Central which is the railhead for all North-bound trains with Egmore Station with their bag and baggage. With the then Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. kalaignar, there was an understanding to share the project cost with the Centre and State. It is still a dream project. I request the hon. Railway Minister to take the initiative and make some beginning in this direction.

Perungalathur rail foot overbridge:

Sir, at perungalathur railway station, which is next to Tambaram (Madras Division) where more than 5000 commuters daily use. It is a fast developing town being the statellite town of Chennai Metro. There is no rail foot over bridge for passengers for moving from one platform to another. Especially at the last moment, it is difficult for ladies and children to go from platform No.1 to No.2 to board the train. I request the hon. Railway Minister to sanction one foot over railway bridge for the convenience of commuters at Perungalathur railway station. Passenger amentities at Perungalathur Station need improvement.

Integral Coach Factory at perambur :

In the name of liberalisation, ICF, Perambur is starved of orders by the Railways. ICF is known for its quality production and has also got ISO certification and is also building coaches for other countries. Therefore, the hon. Minister should direct the Railway authorities to give orders for the ICF so that the skilled workers and others who are working in ICF are given work and the factory is run on sound economic basis.

Safety and punctuality aspect needs to be emphasised. Security, safety and punctuality used to be the watch words of the Railways. Unless they modernise the signalling and communication system, safety of rail trvel cannot be ensured. A[part from this, the Rail Ministry should also launch awareness campaign among the running staff like drivers, guards, and Permanent Way Inspectors, linemen, signalmen about the importance of observing safety rules.

Welfare measures for Railway Workers:

Railway is the largest network in India and the workforce is the backbone for such a huge organisation. Unless the Government take care of the welfare of their workers, whatever modernisation and technology they may have, the organisation will not be successful. Therefore, I would urge upon the hon'ble Railway Minister to redress the grievance of railway workers who are agitating for their demands from time to time. There are lot of causal labour waiting for regularisation. Similarly, in the Catering service also, hon. Minister should Minister ensure that there is no retrenchment of workers, just because they want to privatise railway catering service.

Before I conclude, I request the Hon'ble Minister to permit the Members of Parliament to issue Low Income Value Pass for the poor vendors as earlier. Not a single person is able to obtain certificate from Tahsildar. Mr. Minister may kindly look into the matter and make the issuance of certificate simpler by the MPs.

* **श्री चिंतामन वनगा (दहानू)** महोदय, मुझे आपने मेरी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ । मैं आपको इसलिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने इस साल के बजट के भााण में विरार-उहार रोड तक स्वचालित सिगनल प्रणाली का काम मार्च, 2002 तक पूरा कर लिए जाने की आशा की है । आपने इस साल के बजट में उहार टर्मिनल के लिए प्रावधान किया है । बसई-दिवा लाईन के लिए भी पर्याप्त प्रावधान किया है । इस साल में विरार से उहार तक मेमू ट्रेन शुरू करने की बात कही है ।

लेकिन आपने जैसा कहा, कि मेरा जिला ऐसा है कि जहां भारतर्वा में पहली रेलगाड़ी पहुंची । जिस जिले में आज के दिन छः महानगर निगम हैं, सात नगर निगम हैं ।

देश की राजधानी दिल्ली है । लेकिन कहा जाता है कि आर्थिक राजधानी मुम्बई है और मुम्बई उपनगर का विस्तार हो रहा है । मुम्बई के विकास में, देश के विकास में मेरे चुनाव क्षेत्र का योगदान कभी भूलाया नहीं जा सकता । लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि मेरा चुनाव क्षेत्र मुम्बई के नजदीक होने के बावजूद अविकसित है । मेरे चुनाव क्षेत्र से मुम्बई को पानी दिया, लेकिन मेरे क्षेत्र के आदिवासी लोग उसे भर रहे हैं । विकास से वंचित है । इसलिए उहार रोड-नाशिक रेलवे लाईन जल्द से जल्द होना आवश्यक है । ताकि यह रेलवे लाईन होने पर विकास का द्वार खुल सके । उहार रोड-विरार तक उपनगरीय रेलवे शुरू करने की घोाणा आपने की है । यह रेलवे जल्दी ही शुरू करने की आशा मैं करता हूँ । बसई दिवा रेलवे का दोहरीकरण इस साल में पूरा होने की उम्मीद है । इस रेलवे लाइन पर उपनगरीय सेवा शुरू करने की मांग बहुत दिन से चली आ रही है । मैं आशा रखता हूँ कि यह मांग भी आप पूरी करेंगे ।

बसई विरार लाईन पर भिनेडी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है । भिनेडी शहर वस्त्रोलोन (textile) के लिए मशहूर है । भारत का मंचेस्टर कहा जाता है । लेकिन इस शहर के स्टेशन की तरफ अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है । यह स्टेशन ग्रेड- I में डालना चाहिए । आपसे मैं निवेदन करता हूँ कि आप इस स्टेशन का महत्व जानकर कार्यवाही करेंगे ।

मैं रेलवे मंत्री जी को इसके लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने कई नई गाड़ियां शुरू की हैं । पश्चिम रेलवे पर उहार तक महत्वपूर्ण स्टेशन है । यहां की आबादी दिन-ब-दिन बढ़ रही है । महाराट्र का यह एक अंतिम स्टेशन है । लेकिन जो नयी गाड़ी शुरू की जा रही है इसमें से एक भी गाड़ी उहार स्टेशन पर रूकने का प्रावधान नहीं है । मैं आपको निवेदन करता हूँ कि इसमें कुछ गाड़ियों को उहार स्टेशन पर ठहराव देना चाहिए ।

मैं फिर एक बार मुझे मेरी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

DR. N. VENKATASWAMY (TIRUPATI): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for having given me the opportunity to speak on the Railway Budget today in this august House.

I rise to congratulate the hon. Minister and I commend his progressive Railway Budget. There are many good and progressive features in the Budget. I do not want to mention all of them. I will mention only four. The first one is the scientific and transparent method of allocation of funds basing on three components. This is a very scientific method . All these years, whoever was the Railway Minister, he used to give the benefit to his State to the disadvantage of other States. That will change now. This system will now enable every State to have its share according to the population, area and other things.

Another very good feature is the setting up of a Special Railway Safety Fund to arrest the railway accidents. Every day, we hear that there are small or big accidents here and there. This is a good project to arrest the railway accidents.

Delegation of financial powers to regions and zones is a very good feature. The Ministry is taking lot of time to

execute projects. If the powers are delegated to regions, work would be done at a faster pace. It is good that out of 60, forty (40) items are delegated to the zones. I would like to give a word of caution to the hon. Minister. There must be some mechanism to effectively supervise the implementation of these projects at the zonal level. Otherwise the purpose will not be served.

Another important measure proposed in the Railway Budget is to introduce high speed refrigerated parcel vans to move perishable goods like fruits, vegetables across the country to help the farmers to get better prices for their produce. When this measure is introduced, all the vegetables and fruits would be transported to different places and the farmers would get their due share.

As you know, Indian Railways is the pride of our country and the lifeline of the nation. It promotes not only national integration but also industrial development. If a person travels by train from Kanyakumari to Kashmir, he would be seeing different geographical regions, cultures, customs, habits and people. This is a very good vehicle to integrate the nation. Not only that, it also carries raw materials to the production centres. It helps for the industrial development.

I come from Tirupati where Lord Venkateshwara temple is located. I represent Lord Venkateshwara. This is the richest God in India, but located in the poorest place in Rayalaseema. That is the irony. Rayalaseema is a very backward area; there are no perennial rivers; no industries. But we can find not only valuable minerals like lime, byrites, granites and also valuable crops. But still, industrially it is not developed.

As you know, Sir for any development in the area, two things are essential. They are communication and energy. When communication is not there, development is not possible. That is why, as long back as in 1980, Tirupati-Katpadi line guage conversion was thought of. It started in 1992 but still it has not yet been completed. Right from 1992-93, Budget allocations are being made but the same has been diverted to other places, continuously and successively. This is a decade-old project. Other projects like Hospet-Gadag, Hubli-Londa, Kanjeepuram-Trichinapalli-Nandyala-Dronachalam, which were started after Tirupati-Katpadi project, have been completed. I do not know the reason why Tirupati-Katpadi project, which is a very important project, has not been completed.

Everyday thousands of pilgrims visit Tirupati. Probably, many of you must have visited Tirupati. Mr. Chairman, Sir, you may also visit it. Some time back, the hon. Minister has announced Rs.65 crore for this project. I was expecting that he would allocate more money in this Budget. But only Rs.15 crore has been allocated. An amount of Rs.63 crore is still required for completing this project. My humble request to the hon. Minister is to see that this decade-old gauge conversion from Tirupati-Katpadi be completed by the end of this year. This is very important. I have given a promise to my constituency during elections. I would request the Minister to complete this project by the end of this year. This project finds a place in the `Completion List' of your budget speech. This would not only help the pilgrims but also the Rayalaseema area. After its completion, the Rayalaseema would be exposed to other States like Tamil Nadu, Karnataka and Kerala.

If it is opened to other States, the area will be economically developed and industrial development will also take place. So, I would request the hon. Minister to kindly see that Tirupati-Katpadi line is completed as early as possible. I requested the hon. Minister Shri Digvijay Singh when he visited Tirupati.

There is another line for conversion and that is between Dharmavaram and Pakala. If this line is converted to broad gauge, it will not only connect Karnataka with this area, but it will also connect three districts of Andhra Pradesh where a lot of vegetables are produced. So, it will be easy for the farmers to transport their vegetables to Karnataka and the people of that area will be very happy.

The gauge conversion of Tirupati-Katpadi line is very very important and it should be completed soon. Lord Venkateswara is not angry now. If he gets angry, I do not know what will happen to the Railway Ministry and the Minister. So, I would request the hon. Minister to appease Lord Venkateswara and complete this project as quickly as possible.

Now, I would like to say a few words about doubling of a few lines. The doubling of Guntakkal-Renigunta line was started in 1994, but it has not yet been completed. It is a very important line. Between Guntakkal and Chennai, there is a lot of mineral ores available and then there is a cement factory at Yerraguntla. This cement factory produces about 10 per cent of the total cement produced in India. If this doubling is completed, it will be commercially beneficial to the Railways. The Railways will not only be helping the people of Rayalaseema, but they will also help themselves by way of earning more revenue.

Sir, I would like to mention about another doubling project which is from Gudur to Renigunta. The pilgrims coming from the eastern States are stranded at Gudur for hours together due to non-availability of trains immediately to go to Tirupati. The doubling work of this line has just started. I would request the hon. Minister to complete this immediately.

Besides this, I would like to propose two new railway lines to develop Rayalaseema region of Andhra Pradesh. The first one is between Anantapur and Yerraguntla which will connect Mumbai-Chennai line. A survey has to be done for this line. I would request the hon. Minister to lay this line soon. The second line is between Nadikudi and Kalahasti. For this line survey was done in the past, but I do not know what happened to that. If this line is constructed, the distance between Hyderabad to Chennai will be reduced by 100 kms. During the rainy season, due to flood or due to cyclone, all the trains passing through Vijayawada are diverted through Raichur. The area where I am requesting the hon. Minister to construct this new line is not a cyclone-prone area. So, if this line is constructed, it will not only reduce the distance between Hyderabad and Chennai by 100 kms., but it will also connect four backward districts, namely Nalgonda, Nellore, Cuddapah and Chittoor, and will help in developing these districts. It will also help the Railways by not having to divert trains during the rainy season. I am told that a survey was done for this line, but the proposal has been shelved for reasons best known to the Railway Ministry. Therefore, I would request the hon. Minister to take up this line as early as possible.

Now I would like to say a few words about modernisation of Tirupati Railway Station. Thousands of pilgrims are coming to Tirupati everyday. There are no facilities at Tirupati Railway Station now. So, I would like to suggest that

Tirupati West Station should be converted as a Railway Yard so that after the passengers get down, the trains can go directly to Tirupati West Station. It will reduce the congestion at Tirupati Railway Station. Sanitary facilities and foot over bridges are to be provided for the convenience of the pilgrims.

Then, there is another sad story of the Coach Repairing Shop (CRS) at Renigunta near Tirupati.

It was started long back. It purchased 200 acres and spent huge amounts and purchase valuable machinery. The sanctioned strength is 100 units but only thirty-five units are working now. The entire building and machinery are lying idle. It is a colossal national waste. That should be taken care of. I think, the hon. Minister would see that the CSR is improved. \Workers are being diverted to other places. This should be stopped and see that sanctioned strength of 100 unit work

An EMU train is running from Chennai to Tirutani. I would request that the EMU may please be extended to Tirupati. It would be useful to the pilgrims and also the local people living along the line.

Another EMU train runs from Chennai to Sullurpet. This should be extended to Nellore. There is another important thing.

Bitragunta is equi-distant from Vijayawada and Chennai. There is also a old steam Locomotive Workshop. It has got 1,300 acres of land that is now lying waste. Eight hundred and sixty buildings are lying waste. The infrastructure is available there. If this is converted into a Railway Division, it would help the people of Rayalaseema. It would be between Chennai and Vijayawada. This would also be economically viable. You all know Guntur has earlier been made a Division. Vijayawada Division is 40 kilometres from Guntur. Is it economically viable? There is no land, and no other infrastructure still you have decided to have Railway Division at Guntur. I would request the hon. Minister to reconsider this issue. Having 1,300 acres of land and 860 buildings, with available infrastructure, if you repair and re-model it, it would be an ideal place for the Division. I think, the Minister of Railways would also consider this suggestion.

Finally, I would request the hon. Minister to see that Tirupati-Katpadi gauge conversion is done before December. I think, the hon. Minister has already announced an amount of Rs. 65 crore about two months back for this purpose. I also want that guage conversion should also be completed from Dharmavaram-Pakala section. The doubling of railway line, from Guntakal to Renigunta and Gudufru to Renigunta are completed as early as possible. A new railway line between Nadikudi-Kalahasti and Anantapur-Yerraguntla are to be taken up early. These required to be considered again. Regarding establishing Bitragunta Division modernisation of the Tirupati railway station and EMU trains extending from Tiruffani to Tirupati and from Chennai to Sullurpet are to be considered as early as possible and taken up by the Ministry.

***SHRI JOACHIM BAXLA (ALIPURDUARS):**

In connection with the Railway Budget 2002-2003, I would like to make the following suggestions for your kind consideration :

- Gauge conversion between New jalapaiguri and New Bongaigaong via Alipudwar Junction should be completed within the stipulated time i.e. 2003.
- The train which you have decided to extend from Asansol to Malda may kindly be extended up to New Alipurdwar.
- Accommodation/coach particularly Ist A/c in Darjeeling Mail should be increased from half to full coach.
- Play ground by the side to the D.R.M office Alipurdwar should be converted into a standard stadium.

- Recritment Centre should be provided at Alipurdwar Junction.
- Stop Mafia Raj in contract works for which only handful of powerful contractors can participate in dropping of tender papers.
- A train connecting Htir Ranchi with Guwahati should be introduced.
- Please pass direction to the D.R.M. Alipurdwar for allotment of a plot of land for setting up Telephone Exchange at Alipurdwar Junction for want of which your employees are deprived to telephone services.
- Reservation quotas in all the trains passing through New Alipurdwar should be increased.

*Speech was speech was laid on the Table.

- Fund allotted for new Railway line between New Moynagauri and Jogighopa is inadequate. Please enhance it.
- North Bengla Express should be extended from New Cooch Bihar to Jorai Station.
- In order to attract tourists, please restore railway services from Rajabhatkana to Jainti.

I hope you will be kind enough to consider my suggestions.

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी ने वा 2002-03 का जो बजट प्रस्तुत किया है इसमें लगभग 10,857 करोड़ रुपए की वार्षिक परियोजना प्रस्तावित की गई है। इस परियोजना में लगभग 214 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है।

रेल मंत्री जी ने रेल यात्रियों की सुरक्षा और रेल की पूरी व्यवस्था की सुरक्षा के लिए विशा जोर देने का प्रस्ताव किया है, जो स्वागतयोग्य है। जहां तक मैंने इस रेल बजट को और उनके प्रस्तावों का अध्ययन किया, मैंने यह पाया कि रेल मंत्री जी से जो सामान्यतः जनता की अपेक्षा थी कि वे कोई उपाय देंगे या ऐसे प्रस्ताव रखेंगे जिससे रेल विभाग की जो आर्थिक व्यवस्था दिन ब दिन बदतर होती जा रही है, उससे अर्थव्यवस्था के सुदृढ़ीकरण के लिए कोई उपाय निकलेगा और आने वाले वाँ में रेल और रेल की सुविधाओं और सेवाओं के विस्तार में इससे अधिक सहायता मिलेगी, वह अपेक्षा पूरी नहीं हुई।

मैं समझता हूं कि रेल मंत्री का कार्य बड़ा कठिनाई का कार्य है। दो अंतर्विरोधी धारणाओं के बीच रहकर काम करने की उनकी मजबूरी है। एक तरफ जो जन-अपेक्षाएं हैं, उन जन-अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए संसाधनों की जरूरत है। रेलवे विभाग के संसाधनों और उसकी आर्थिक स्थिति की हमको जानकारी है। दुर्भाग्य यह है कि पूर्व की सरकारों ने जहां 75 प्रतिशत तक बजटीय सहायता देने की एक परम्परा रखी थी, अब कई वाँ से वह घटते-घटते, आज स्थिति यह है कि वह लगभग 20 या 23 प्रतिशत से अधिक बजटीय सहायता रेल विभाग को सरकार से प्राप्त नहीं होती है। इन सारी कठिनाइयों और विसंगतियों के बीच रहकर रेल विभाग और रेल मंत्री जी के सामने जन-अपेक्षाओं की पूर्ति का कठिन काम करने की चुनौती होती है। आपके साथ मेरी पूरी सहानुभूति है। आपकी सीमाओं की भी मुझे जानकारी है। मैं महसूस करता हूं कि यह काम सरल नहीं है, फिर भी मैं कुछ चीजों के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

रेल मंत्री जी ने अपने प्रस्ताव में जो अच्छी बातें कही हैं, उनमें से सबसे अच्छी बात यह है कि इनसे पहले के रेल मंत्रियों ने रेल बजट को एक राजनीतिक रंग दे दिया था लेकिन पहली बार आपने उस परम्परा को तोड़ा है और रेल बजट का राजनीतिकरण न करके आपने कुछ मूल आधार बनाये हैं। जिन आधारों पर न्यायसंगत तरीके से जो भी संसाधन और विकास के काम हैं, वे करने हैं। â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : आप इसके लिए उन्हें बधाई दीजिए।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी मैं इस बात के लिए मंत्री जी को बधाई दे रहा हैं और खुले मन से दे रहा हूं। आपके साहस के लिए हालांकि आपने पूरी तरह से साहस नहीं किया, बिहार के लोगों में साहस तो बहुत ज्यादा होना चाहिए, आप देखिये कि कैसे-कैसे आपके यहां साहस है। ѕ(व्यवधान) आपने साहस के कारण सारा युक्तियुक्तकरण किया है। उससे आपकी कुछ आय भी बढ़ेगी। जैसे माल भाड़े का युक्तियुक्तकरण करने की आपने कोशिश की है। इससे लगभग 450 करोड़ रुपये अतिरिक्त आमदनी का लक्ष्य आप रखते हैं। आपने जो यात्री भाड़े में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है, उससे लगभग 910 करोड़ रुपये प्राप्त होने का शायद आपका प्रस्ताव है। आप यह उम्मीद करते हैं कि इतनी आय आपको उससे होगी। कुल मिलाकर 1360 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय के अनुमान आपने यहां प्रस्तुत किये हैं।

मैं समझता हूं कि आप दो जगह थोड़ा चूक कर गये हैं। पहली बात यह है कि आम आदमी के रेल भाड़े में आपने वृद्धि की। हालांकि वह वृद्धि थोड़ी चुभेगी लेकिन फिर भी अगर मर्ज का इलाज करना है तो कड़वी गोली खानी ही पड़ेगी। फिर दवाई के स्वाद पर नहीं जाना पड़ता, स्वास्थ्य की चिंता करनी होती है। अगर आपने यह कड़वी गोली दी है तो वह हम खा लेंगे। लेकिन एक बात जरूर है कि यह कड़वी गोली आपने सिर्फ आम आदमी को दी, गरीब आदमी को दी, जो दूसरे दर्जे का यात्री है, उसको आपने दी। अगर कहीं थोड़ा सा इंजेक्शन सम्पन्न वर्ग को भी लगाते, यानी जो पहले दर्जे में और ए.सी. फर्स्ट क्लास में सफर करते हैं, उनको देते, तो मैं समझता हूं कि आम आदमी को रेल किराये में अतिरिक्त पैसा देने में इतना कट न होता। यह भी आपको करना चाहिए था। इतना साहस आपको और दिखाना चाहिए था। इसलिए मैंने कहा कि आपने साहस दिखाने में थोड़ी सी कमी दिखाई।

मुझे एक बात की और आपत्ति है। आपने माल भाड़े में वृद्धि की। आपके माल भाड़े के वृद्धि के जो प्रस्ताव हैं, उसका परिणाम क्या होगा ?

उसके परिणाम यह होने जा रहे हैं कि एक तो माल डिब्बा भार का जो मान था, वह 115 से घटाकर 90 किया। इस तब्दीली का परिणाम यह होगा कि अनाज और दालों पर तो माल भाड़ा 7.89 प्रतिशत बढ़ जायेगा और लोहे और इस्पात पर, जो औद्योगिक वस्तुएं हैं, उनमें लगभग दो फीसदी की कमी आयेगी। यूरिया पर माल भाड़ा, जो किसान के काम की चीज है, उसमें दरअसल 5.68 प्रतिशत की वृद्धि होगी, लेकिन सीमेंट जो फिर एक औद्योगिक वस्तु है, वह सस्ता हो जायेगा। पिग आयरन और सीमेंट, ये दोनों सस्ते हो जायेंगे, इनमें गिरावट हो जायेगी और हाई स्पीड डीजल, जो औद्योगिक उपयोग की वस्तु है, उसमें 1.43 फीसदी कमी हुई है। मूंगफली के तेल पर जो आम आदमी की जरूरत की वस्तु है, उसमें 11.84 फीसदी की वृद्धि हो रही है। आम आदमी के उपयोग की वस्तुओं पर यह प्रभाव पड़ रहा है कि जो अनाज, दालें और मूंगफली का तेल जैसी वस्तुओं की कीमत बढ़ेगी और जो औद्योगिक उपयोग की वस्तुएं हैं, जिनकी कीमत वैसे भी निर्माता निर्धारित करता है, उत्पादक निर्धारित करता है, उसकी कीमतों में गिरावट आयेगी।

सबसे ज्यादा दुखद पक्ष यह है कि नमक की ढुलाई पर आपने जो वृद्धि की है, उसका नतीजा है कि वह वृद्धि 123 फीसदी है, यानी अब जो नमक गांधीधाम से झांसी आता था, वह अगर प्रति क्विंटल पहले 288.30 रुपये में आता था तो अब यह बढ़कर 631.89 रुपये में पहुंच जायेगा। अगर गांधीधाम से मालदा तक का किराया हम देखें तो अभी 2379 किलोमीटर का 46.21 रुपये प्रति क्विंटल किराया होता था, जो अब 108.77 रुपये पहुंच जायेगा, यानी 136 प्रतिशत की वृद्धि होगी। नवसिटी से मालदा शहर तक के लिए यह 37.61 रुपये था जो अब 84.42 रुपये हो जायेगा। गांधीधाम से न्यूजलपाईगुड़ी तक के लिए 2487 किलोमीटर तक भाड़ा 47.29 रुपये से बढ़कर 111.57 रुपये हो जायेगा। नमक जैसी साधारण उपयोग की वस्तु पर फिर यह 136 फीसदी बढ़ गया। इस तरह से नमक जैसी वस्तु, जो आम गरीब आदमी

के इस्तेमाल की वस्तु है, उस पर आपने किराया नहीं बढ़ाया, जो टाटा नमक पैदा करता है, जिसको बड़ा सम्पन्न वर्ग इस्तेमाल करता है, वह यथावत है, पर जो आम आदमी, गरीब आदमी इस्तेमाल नहीं करताâ€¦ (व्यवधान) नहीं, उसमें थोड़ी सी बढ़ोतरी हुई है, पर जितनी बढ़ोतरी उसमें हो सकती थी, उतनी न होकर इसमें ज्यादा बढ़ोतरी हो गई। यह थोड़ा सा आम गरीब आदमी को कट देगा। मेरा सुझाव है कि इस पर आप पुनर्विचार करें, इसको युक्तियुक्त करके ऐसा बनायें, जो आम सा र्वजनिक आदमी को पीड़ा देने लायक न हो।

आपने यहां कुछ और आय के साधन जुटाने की बात कही है। इस वर्ा जो एक नई चीज आप लेकर आये हैं, वह रेल नीति है। मंत्री जी, आप देखें, रेलटेल, बोल्ट, रेलवे की प्रापर्टी का कामर्शियल इस्तेमाल, इस तरह के प्रस्ताव पिछले दो-तीन वर्ाों में हम देख चुके हैं। आपको स्मरण होगा कि रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में भी अनेक बार इन बातों को मैंने उठाया और जब आप रेलटेल की बात का प्रस्ताव वापस लेकर आये थे, तभी मैंने इस बात पर गम्भीर चिन्ता व्यक्त की थी और आशंका व्यक्त की थी कि यह प्रस्ताव बहुत व्यावहारिक नहीं है और इससे रेल विभाग पर और अधिक बोझ पड़ता जा रहा है, लेकिन आय के साधन जिस तरह से बताये जा रहे थे, सब्जबाग दिखाये जा रहे थे, आज उसकी वास्तविकता आपके सामने है कि आपकी ये परियोजनाएं सफल नहीं हुईं। आर्थिक रुप से ये योजनाएं आपके लिए उपयोगी साबित नहीं हुईं। ये कमाऊ गाय नहीं हैं, ये घोड़े बनकर रह गये हैं, जो हमारे घर में अन्न रखा है, उसे ये खाये जा रहे हैं। इसलिए मेरा कहना है कि एड वेंचरिज्म से थोड़ा सा बचें। जो रेल विभाग का मूलतः काम है, उस काम पर पहले फोकस करें, अटेंशन करें, उस पर ध्यान दें और यह कोशिश करें कि उस व्यवस्था में हम गुणवत्ता लायें, सुधार करें, सुदृढ़ीकरण करें, हमारा यह प्रयास होना चाहिए, मेरा यह कहना है।

हालांकि कहने को और भी बातें हैं, लेकिन मैं समझता हूं समय कम है इसलिए मैं कुछ बिंदुओं पर ही अपने को सीमित करते हुए अपनी बात समाप्त करूंगा। आपने इस बजट में नई रेल लाइनों के लिए 911 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा है। ठीक है, पहले से तो पर्याप्त है। मेरा यह कहना है कि जितनी रेल लाइनों का आपके पास प्रस्ताव है, उस दृटि से 911 करोड़ रुपए पर्याप्त नहीं है। इससे आप जो लक्ष्य प्राप्त करना चाहते हैं, वह शायद ही पूरा हो। हालांकि लक्ष्य भी कम रखा गया है, केवल 214 किलोमीटर रेल लाइन एक वर्ा में बिछाई जानी हैं। इस तरह से पूरे देश में कहीं दो किलोमीटर तो कहीं पांच या दस किलोमीटर रेल लाइन ही बन सकेगी। कितने वर्ाों में यह काम होगा, कास्ट रन कितनी होने वाली है, यह भी देखा जाना चाहिए।

रेल मंत्री जी आप और प्रधान मंत्री जी खजुराहो में जाकर ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का शिलान्यास करके तीन-चार साल पहले करके आए थे। हम इस बात के लिए आपको बधाई देते हैं कि आपने इस बार उस काम के लिए 30 करोड़ रुपए दिए हैं, हालांकि यह रकम भी अपर्याप्त है। वैसे तो पिछले कुछ सालों से पांच करोड़ रुपए ही दिए जाते रहे हैं, उसकी तुलना में यह रकम अधिक है। आपने यह जरूर संकेत दिया है कि आपकी नीयत उस परियोजना को पूरी करने की है। मैं पिछले दो-तीन वर्ाों से मांग करता आया हूं कि इस योजना को जल्द पूरा किया जाए। बुंदेलखंड की जनता भी आपकी आभारी है और आपको धन्यवाद देती है कि अर्से से वह जिस परियोजना के लिए आस लगाए बैठी थी, वह जल्द पूरी होगी। मेरा यह कहना है कि जो सम्पूर्ण औपचारिकताएं हैं, वह इस वर्ा ही आप पूरी कर लें। उसमें और ि वलम्ब न हो और इस रेल लाइन परियोजना के निर्माण को आप जल्द पूरा कराएं। इसका शुभारम्भ जल्दी हो और आप भी वहां जा सकें, यही हम उम्मीद करते हैं।

साउथ इंडिया की एक संस्था करूणई ट्रस्ट के नाम से है। इसका पत्र मुझे मिला है। हो सकता है अन्य सदस्यों को भी मिला हो। उन्होंने सुझाव दिया है कि जो मानसिक रूप से विकलांग बच्चे हैं, अभी उनके लिए रेलवे में यह व्यवस्था है कि उनको टिकट में छूट दी जाती है और उसमें यह जरूरी है कि कोई भी व्यक्ति उनक कमपेनियन के रूप में साथ जा सकता है। लेकिन उसके लिए यह शर्त है कि उसका फोटो लगा टिकट होना चाहिए। परिवार में यह सम्भव नहीं है कि एक ही व्यक्ति उनके साथ जाए। कभी मां चली गई, कभी पिता चले गए और कभी भाई जा सकता है। कोई भी व्यक्ति पूरे 30 दिन साथ नहीं जा सकता। इसमें आप संशोधन कर दें कि परिवार का ही एक पर्टिकुलर व्यक्ति उनके साथ जा सकता है।

बुंदेलखंड क्षेत्र के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। दिल्ली से ताज एक्सप्रैस गाड़ी चलती है। मूलतः यह गाड़ी पर्यटन गाड़ी के रूप में विकसित की गई थी। जो पहले आगरा तक चलती थी, अब ग्वालियर तक चलने लगी है। वह ग्वालियर 11 बजे पहुंचती है और शाम साढ़े पांच बजे तक वहीं खड़ी रहती है। मेरा सुझाव है, मैंने पहले भी रेल मंत्रालय की सलाहकार समिति में यह सुझाव दिया था, इसमें कोई ज्यादा व्यय भी नहीं करना है। यह गाड़ी जो पांच घंटे ग्वालियर में खड़ी रहती है, इसको झांसी से हरपालपुर तक चलाया जाए। इससे जो लोग खजुराहो जाना चाहते हैं, उनको भी सुविधा होगी। झांसी तक भी लोग जा सकेंगे और हरपालपुर तक जाने से वहां के यात्री खजुराहो जाने वाले हैं, वे भी इसका उपयोग कर सकेंगे। वहां से यह वापस लौट आएगी। जब मैंने यह सुझाव आपके अधिकारियों को दिया तो उन्होंने हमेशा की तरह अड़ंगा लगा दिया। उन्होंने कहा कि हरपालपुर में गाड़ी की सफाई और मेनटेनेंस की कोई व्यवस्था नहीं है। वहां पर इस काम के लिए कुछ लोगों को रखा जा सकता है, इस पर कोई बड़ा खर्चा नहीं होगा। दिल्ली से कई शताब्दी एक्सप्रैस गाड़ियां चलती हैं। एक गाड़ी भोपाल के लिए भी चलती है। वह दो बजे भोपाल पहुंचती है और दो बजकर 40 मिनट पर वहां से वापस जाती है। 40 मिनट तक उसकी क्या मेनटेनेंस होती है, सिर्फ झाड़ू बुहार वगैरह होता है। यही इंतजाम हरपालपुर में किया जा सकता है। अगर आप यह कर देंगे तो यह एक बड़ा काम होगा।

आप रेल के माध्यम से पर्यटन को बढ़ावा देना चाहते हैं, यह गाड़ी पांच घंटे बेकार में खड़ी रहे, उसे वहां तक बढ़ाने का काम जरूर किया जाये।

दूसरे, जो तुलसी एक्सप्रैस है, जो एकमात्र गाड़ी उस बुंदेलखंड क्षेत्र के लोगों को भोपाल अपनी राजधानी से जोड़ने के लिए है, सप्ताह में मात्र दो दिन चल रही है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस गाड़ी को सप्ताह में चार दिन कर दिया जाये और हरपालपुर में एक स्टॉपेज दे दिया जाये तो उस क्षेत्र के लोगों को अपने क्षेत्र मे पहुंचने के लिए इससे बड़ी सुविधा मिल जाएगी। दो-तीन गाड़ियां हमारे यहां से और चलती हैं, महा कौशल एक्सप्रैस, बुंदेलखंड एक्सप्रैस और चम्बल एक्सप्रैस। इन तीनों में हरपालपुर से जबलपुर के लिए क्रमश: जबलपुर, बनारस तथा हावड़ा के लिए आरक्षण की कोई सुविधा हरपालपुर स्टेशन पर नहीं है। जिला मुख्यालय का वह एकमात्र रेलवे स्टेशन है और इसीलए वहां से आरक्षण की यह सुविधा विभिन्न वर्ग की श्रेणियों में मिल जाये तो इससे बहुत लाभ होगा। मैं बहुत अधिक समय और नहीं लूंगा।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : जरा थोड़ा और बोलिए।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : अगर अनुमति चेयर से हो तो मैं एक घंटा और बोलने के लिए तैयार हूं।â€¦ (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : थोड़ा और बोलिए। हमारी पार्टी का सारा समय उनको दे दीजिए।â€¦ (व्यवधान)

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : बड़ी कृपा होगी कि पहली बार प्रभुनाथ सिंह जी को किसी का भााण अच्छा लग रहा है। मैं इस बात को जरूर कहूंगा कि मैंने उन बातों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृट किया है जो आम आदमी के हितों के विपरीत आपके प्रस्ताव और फैसले जा रहे हैं, उन पर आप पुनर्विचार जरूर करें। आम आदमी की कमर पर चोट नहीं पहुंचे। जो अपेक्षाकृत सम्पन्न वर्ग है, उससे और अधिक राशि वसूलकर यदि इस रेल व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने का प्रयास करते हैं तो मैं समझता हूं कि शायद राजनैतिक चश्मों से इसे देखने की जरूरत नहीं है। हम सबको चाहिए कि जब भी कोई सकारात्मक प्रयास करने की कोशिश होती है, यह अलग बात है कि हम देखेंगे कि रिजल्ट क्या आते हैं और उनका इम्पलीमेंटेशन कैसे होता है क्योंकि असली बात यह होती है कि मंशा बहुत अच्छी होती है लेकिन इसे लागू कैसे कर पाते हैं और कितनी सफलता अर्जित कर पाते हैं, इस पर दारोमदार है। नीतीश जी, मुझे आशा है कि आप अगर इसे गंभीरता से ले रहे हैं, इसे राजनैतिक चश्मे से नही देख रहे हैं और ह्यूमन फेस इस रेल विभाग को देना चाहते हैं, मानवीय दृटिकोण से देखना चाहते हैं तो मुझे आशा है कि मेरे सुझावों पर आप गंभीरता से जरूर विचार करेंगे। मैं आश्वासन चाहूंगा कि इसमें आप कंजूसी नहीं बरतेंगे और जल्द से जल्द तारीख निर्धारित हो जाये और ललितपुर-सिंगरौली-खजुराहो रेलवे

लाइन है, उसको हरी झंडी दिखाकर निर्माण कार्य जल्द से जल्द शुरू हो जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय : श्रीनिवास पाटील जी, रनेन बर्मन जी, प्रभुनाथ सिंह जी और राम टहल चौधरी जी, आप अपने भााण सभा पटल पर रख सकते हैं।

* **श्री थावरचंद गेहलोत (शाजापुर)**ः

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों तथा देश व रेलवे के हित में उज्जैन आगर, सुसनेर सोयत झालावाड़ होकर रामगंज मण्डी तक नयी रेल लाईन डालने हेतु सर्वेक्षण कराया जा चुका है । सर्वे कार्य का शुभारंभ माननीय नीतीश कुमार जी, रेल मंत्री ने किया था और शुभारंभ कार्यक्रम के अवसर पर उक्त मार्ग पर रेल लाईन डालने की स्वीकृति का आश्वासन भी दिया था । मैं इस अवसर पर आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा कि उज्जैन से आगर तक इस मार्ग पर सन् 1976-77 तक रेलवे लाईन थी और इस मार्ग पर पैसेंजर ट्रेन और मालगाड़ियां चलती थीं । किन्तु आपातकाल के दौरान इस रेलवे लाईन को उखाड़ दिया गया था । मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि उक्त मार्ग पर नयी रेलवे लाईन डालने की शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें ।

- महोदय, मैं रेल मंत्री जी को मक्सी देवास नयी रेल लाईन के काम को इस र्वा पूरा करने के लिये धन्यवाद देता हूँ और निवेदन करता हूँ कि मेरे क्षेत्र की इस रेलवे लाईन पर जो मार्च अंत तक प्रारंभ हो रही है, इंदौर-गुणा के बीच में पैसेंजर ट्रेन शीघ्रातिशीघ्र प्रारंभ करने का कट करें । ताकि इंदौर और गुणा, ग्वालियर क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सके ।

- महोदय, मैं इस अवसर पर मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उज्जैन से इंदौर के बीच सिंगल लेन रेल लाईन है और इसका विद्युतीकरण भी नहीं हुआ है । अतः उज्जैन्- इंदौर के बीच रेल लाईन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण शीघ्र करने हेतु स्वीकृति प्रदान करने का कट करें ।

महोदय, मैं विश्वास करता हूँ कि कुशल और कठिन परिश्रम कर रेलवे के लिए अच्छा काम करने वाले मंत्री महोदय मेरी इन मांगों को स्वीकृति प्रदान करेंगे ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

*श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज)

मैं रेल बजट पर समर्थन करने के लिए खड़ा हूं यह बहुत अच्छा बजट और देश के विकास के लिए आपने दिया है । रेल ही एक ऐसी सेवा है जो कि अमीर गरीब सबको भारत के सभी क्षेत्रों में उपलब्ध रहती है । मैं लोक सभा में 1991 से आया हूं और तभी से बराबर अपने जनपद सिद्धार्थनगर के गोरखपुर गोण्डा लूप लाईन के अमान परिवर्तन के लिए प्रयत्नशील हूं । अभी ज्ञात हुआ कि अब सारी औपचारिकताएं पूरी हो गई है और आर्थिक मामले की मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में इस लाईन की स्वीकृति इस र्वा प्राप्त हो गई है और इस साल में इसके लिए 5 करोड़ रूपये भी स्वीकृत कर लिए गए हैं । इससे पूर्ण आशा और विश्वास जग रहा है कि इससे इस लाईन का काम शुरू हो जाएगा । इसके लिए मैं मा0 प्रधानमंत्री और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं । क्योंकि इसके न बनने से क्षेत्र का विकास अवरूद्ध था और क्षेत्र का यातायात भी बाधित था क्योंकि कोई सीधी ट्रेन वहां से लखनऊ दिल्ली के लिए इस लाइन से नहीं मिल पा रही थी । इसके अतिरिक्त मैं अपने क्षेत्र में उसका बाजार में एक रेलवे पुल बना हुआ है जिसपर ट्रेन तथा बसें चलती थीं परंतु अब सड़क का पुल दूसरा बन गया है जिसके कारण से रेल विभाग इस पुल को पैदल साईकिल सवारों के लिए बंद कर रहा है । इस संबंध में एक ज्ञापन क्षेत्र वहां के निवासियों का प्राप्त हुआ था जिसे रेल मंत्री जी को भेज दिया गया है इस पुल में पैदल या साईकिल से चलने वालों के लिए थोड़ी सी रेलिंग बढ़कर के पहले जैसा चलाया जाए । जो

* सभा पटल पर रखा गया ।

सहूलियत पहले मिलती थी वह जनता को मिलती रहे । एक और बात मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वर्तमान में गोरखपुर पूर्व उत्तर रेलवे का मुख्यालय है और यहां से लखनऊ के लिए जब ये छोटी लाईन थी पहले ट्रेनें गोरखपुर से सुबह चलती थी और शाम को लौट आती थी । बरूना गंगा गोमती बनारस और प्रयाग से लखनऊ चलती हैं और शाम को फिर लौट जाती हैं इसी प्र ाकार की एक ट्रेन गोरखपुर से लखनऊ तक चलाई जाए जो सुबह छः बजे चलकरके दस बजे लखनऊ पहुंच जाए और वापसी में लखनऊ से 4 बजे चलकर शाम को 9 बजे गोरखपुर पहुंच जाए इससे यात्रियों को सुविधा होगी ।

***श्री दह्याभाई वल्लभभाई पटेल (दमन और दीव) -**

महोदय,माननीय रेल मंत्री ने एक व्यावसायिक बजट प्रस्तुत किया है जिसमें कुछ नई ट्रेने शुरू करने की भी चर्चा की गई है लेकिन पश्चिमी रेलवे के अहमद बाद-मुम्बई मार्ग पर कोई नई ट्रेन शुरू नहीं की गई है । इसके साथ-साथ वर्तमान में चल रही ट्रेनों के उचित प्रबन्धन के संबंध में भी कोई बात नहीं कही गई है। बहुत सी ऐसी ट्रेने हैं जिनके समय और सेवा में थोड़ा सा परिवर्तन करके यात्रियों को काफी राहत पहुंचाई जा सकती है । इस संबंध में दक्षिण गुजरात के प्रमुख रेलवे स्टेशन बापी का जिक्र करना चाहूंगा । आय के मामले में सूरत के पश्चात बापी सर्वाधिक आय प्राप्त करने वाला रेलवे स्टेशन है । इस स्टेशन की प्रतिदिन की राजस्व प्र ाप्त सात लाख रूपये के लगभग है । इसी कारण इस स्टेशन को ए ग्रेड सुपर स्टेशन घोति किया गया है परन्तु जहां तक एक्सप्रेस गाडियों के ठहराव का संबंध है,इस स्टेशन की स्थिति काफी खराब है। यद्यपि यह स्टेशन महत्वपूर्ण स्थानों की समीपता के कारण काफी अहम स्थिति रखता है । इस स्टेशन से दमन 7 किलोमीटर, सिलवास 11 किलोमीटर,महाराद्र सीमा केवल 15 किलोमीटर है । इसके साथ-साथ यह चार संसदीय क्षेत्रों (बलसाड, दानू,सिलवासा,दमन) से घिरा हुआ है । इसलिए अगर इस स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दिया जाता है तो इन चारों संसदीय क्षेत्रों के लोगों को इसका लाभ पहुंचेगा ।

वापी रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव के लिए समय समय

पर किये गये हमारे निवेदन को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए माननीय रेल मंत्री ने सिंगल रूट पर 4707-4708 खकपुर एक्सप्र ेस, 2471-2472 स्वराज एक्सप्रेस,जम्मू-तवी और 2953-2954 मिनी अगस्त क्रांति एक्सप्रेस को वापी रेलवे स्टेशन पर ठहराव की स्वीकृति दी है । मेरा निवेदन है कि इस रूट पर यातायात से स्वाभाविक न्याय करने के लिए इन गाड़ियों को अप और डाउन दोनों रूटों पर ठहराव दिया जाना चाहिए । 9017 सौराद्र जनता एक्सप्रेस केवल डाउन रूट पर वापी में ठहरती है और 9006 स्वराद्र मेल केवल अप रूट पर वापी में ठहरती है । इन दोनों गाड़ियों को अप और डाउन दोनों रूटों पर वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए । 9109 और 9110 गुजरात क्वीन जोकि अहमदाबाद और वलसाड़ के बीच में चलती है, यह गाड़ी रात्रि 12.25 पर बलसाड़ पहुंचती है और सुबह 4.25 पर वहां से रवाना होती है इस प्रकार यह साढ़े तीन घंटे वलसाड़ स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 पर खड़ी रहती है । वहां पर कोई मेंटनेंस वगैह नहीं होता है यह गाड़ी सुबह 10.10 मिनट पर अहमदाबाद पहुंचती है और वहां पर 8 घंटे ठहरने के बाद शाम पर 6.10 पर वहां से रवाना होती है । इसका मेंटनेंस का सारा काम अहमदाबाद में ही किया जाता है इस गाड़ी के रूट को बड़ी आसानी से वापी तक बढ़ाया जा सकता है । 9057-9058 इंटरसिटी

*सभा पटल पर रखा गया ।

एक्सप्रेस जो कि वलसाड़ और बड़ोदरा के बीच में चलती है यह रात्रि 9.05 पर वलसाड़ पहुंचती है और प्रातः 7.15 पर वहां से रवाना होती है और सुबह 10 बजे बड़ोदरा पहुंचती है और शाम को 5.40 पर वहां से रवाना होती है इस गाड़ी के रूट को भी वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए । इस संबंध में जब भी रेलवे को लिखा जाता है तो रेलवे प्राधिकारियों द्वारा यह तर्क दिया जाता है कि वापी रेलवे स्टेशन पर प्रचालन और रख-रखाव सुविधाएं उपलब्ध नहीं है इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि वापी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध है । मुम्बई से आने वाली शटल ट्रेन यही पर अपना इंजन बदलती है और मुम्बई जाती है । फिर भी अगर वहां पर टूर्मिनल तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध नहीं है तो इस स्टेशन के सुपर ए ग्रेड स्तर को देखते हुए ये सभी सुविधाएं यहां उपलब्ध करायी जानी चाहिए । यहां पर मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा और माननीय रेल मंत्री से इस तथ्य की ओर ध्यान देने का निवदेन करूंगा कि बलसाड़ रेलवे स्टेशन पर 42 गाडियां रूकती हैं और इस स्टेशन का वार्िक राजस्व 1694.33 लाख रूपया है जबकि वापी रेलवे स्टेशन पर केवल 26 गाड़ियां रूकती है लकिन इस स्टेशन का वार्िक राजस्व 2078.05 लाख रूपया है । इसलिए, इस स्टेशन पर सभी सुविधाएं उपलब्ध करायी जानी चाहिए और इन गाड़ियों का विस्तार इस स्टेशन तक किया जाना चाहिए । 2951/2952 दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस मुम्बई से बड़ोदरा के बीच की 500 किलोमीटर की दूरी बिना रूके तय करती है । इसका ठहराव वापी में किया जाए जो कि इन दोनों स्टेशनों के मध्य में स्थित है तो इस रूट पर यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी लाभ हो सकता है तथा रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोत्तरी हो सकती है । इसके साथ-साथ 2955-2956 जयपुर सुपरफास्ट, 2961-2962 अवन्तिका एक्सप्रेस, 5663-5664 अवध एक्सप्रेस, 2431-2432 त्रिवेन्द्रम राजधानी,6333-6334,6335-6336 और 6337-6338 कोंकण एक्सप्रेस गाड़ियों का भी बापी में ठहराव होना चाहिए । इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि 1997 में जब तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान एक ओवर ब्रिज का उद्घाटन करने वापी आये थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि शीघ्र ही गुजरात क्वीन और इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ियों का जून महीने तक रूट बढ़ाकर वापी तक किया जाएगा । यह आश्वासन अभी तक क्रियान्वित नहीं हुआ है इसे शीघ्र क्रियान्वित किया जाना चाहिए ।

इस संदर्भ में यह बताना भी उचित होगा कि एशिया की सबसे बड़ी औद्योगिक एस्टेट वापी में स्थित है । सरकार द्वारा दिये गये पांच वा के कर अवकाश के कारण अनेक बड़े बड़े उद्योग दमन द्वीव और दादरा नागर हवेली संघ प्रदेश क्षेत्र में स्थापित हो रहे हैं जिसके कारण वापी रेलवे स्टेशन पर यातायात में निरन्तर वृद्धि हुई है । इसी कारण इस स्टेशन से प्राप्त होने वाले राजस्व में भी अत्यधिक वृद्धि की संभावनाएं हैं । अतः मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन है कि इन ट्रेनों के साथ-साथ जितनी भी एक्सप्रेस गाड़िया इस रूट पर वापी से होकर गुजरती है,उनका ठहराव वापी में सुनिश्चित किया जाए । मुझे यह आशा है कि लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को देखते हुए मंत्री महोदय मेरे निवेदन और सुझावों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करके इन्हें शीघ्र लागू करने का उपाय करेंगे।

***श्री राम सिंह कस्वां (चूरू) :**

माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा जो रेल बजट 2002-2003 का पेश किया है, वह देश के वर्तमान हालात को देखते हुए सन्तुलित और किसी वर्ग िवशेा पर बोझ डालने वाला बजट नहीं है । माननीय रेल मंत्री महोदय ने रेल बजट के राजनीतिकरण के आरोपों को झुठलाते हुए मंत्रालय की वित्तीय योजना को व्यावसायिक और सन्तुलित बनाने का प्रयास किया है । किराया भाड़ा में बड़े परिवर्तन के बजाय पूरे किराये ढांचे में विवेक सम्मत फेर बदल किया है । सभी श्रेणी के यात्री किरायों में मामूली बढ़ोतरी का ऐलान किया है । माल ढुलाई में भाड़ा बढ़ाने की बजाय युक्ति संगत फेर बदल पर ध्यान दिया है । आगामी वाÆ यात्री सुविधा वाÆ घोाित किया है । नया बजट राजस्थान के लिए नई सौगात लेकर आया है । पहली बार राजस्थान में एक साथ चार नई एक्सप्रेस यात्री गाड़ियां, एक जन शताब्दी एक्सप्रेस और एक नई रेल लाईन का तोहफा दिया है । साथ ही दो यात्री गाड़ियों का संचालन बढ़ाने एक रेल लाईन का आमान परिवर्तन करने और एक यात्री के गाड़ी के फेरे बढ़ाने की भी घोाणा की है ।

आज देश की विकट आर्थिक परिस्थितयों में इससे अच्छा और रेल बजट नहीं हो सकता, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ प्रमुख समस्याएं हैं जिनको इस वाÆ के रेल बजट में शामिल किया जाना आवश्यक है रेवाड़ी-बीकानेर,सादुलपुर-हिसार,रतनगढ़-डेगाना मार्ग की छोटी लाईन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए इस वाÆ के रेल बजट में जरूरी राशि का प्रावधान नहीं किया गया है । रेवाड़ी-सादुलपुर आमान परिवर्तन की स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है । सादुलपुर-हिसार मार्ग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति पिछले बजट में जारी की गई थी लेकिन इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान न रखने के कारण मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू को इस बार निराशा ही हाथ लगी है । यह सही है कि राजस्थान में लंबित पड़ी रेल योजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 2000 करोड़ रूपये की आवश्यकता है इतनी बड़ी राशि का जुटाना किसी रेल मंत्री के लिए संभव नहीं है फिर भी सामरिक दृटि से बीकानेर जिला पाकिस्तान सीमा से जुड़ा हुआ है । मेरे क्षेत्र के व्यापारियों का देश के बड़े -बड़े शहरों में आना जाना लगा रहता है । काण्डला से आने वाला तेल जोधपुर,डेगाना रतनगढ़-सादुलपुर-हिसार होकर हरियाणा,पंजाब जाता है । उक्त सभी कारणों को मद्देनजर रखते हुए इस क्षेत्र में रेल लाईन का आमान परिवर्तन होना अत्यन्त आवश्यक है ।

चुरू से तारानगर,सरदार शहर से हनुमानगढ़ सीकर से नोखा वाया सालासर नई रेल लाईन बिछाने का सर्वे किया गया था । इस सर्वे का उद्घाटन भी किया गया था लेकिन वांछित परिणाम सामने नहीं आये हैं और ना ही इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान किया गया है ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

3. लोहारू जयपुर 205/206 पैसेन्जर गाड़ी को लोहारू से सादुलपुर तक बढ़ाने, बीकानेर चुरू 1/2 बी.सी. सवारी गाड़ी को सादुलपुर जंक्शन तक बढ़ाने की मांग वाÆों से की जा रही है । जनहित में इन्हें बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है ।
4. मेरे संसदीय क्षेत्र में सबसे बड़ी समस्या रेलवे लेबल क्रॉसिंग की है । रेलवे क्रॉसिंग नहीं होने के कारण हर वाÆ काफी दुर्घटनाएं होती है । ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है । वाÆों से चालू ग्रामीण रास्तों को रेलवे विभाग द्वारा बंद कर दिया गया । आज प्रत्येक किसान के पास उंट गाड़ी, ट्रेक्टर, जीप आदि है । रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में इन्हें आने जाने में बहुत भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है । दिल्ली बीकानेर रेल लाईन पर बीकानेर डिवीजन के अंतर्गत बेबड़ भोजान स्टेशन, गुगलवा किरतान कालरी, कान्धरान-डोकवा, हड़ियाल, मोलीसर, पायली, बिग्गा बेनीसर, सुड़सर, आदि गांवों के पास रेलवे फाटक, खासोली से रामसरा के मध्य रेलवे फाटक । रतनगढ़ - डेगाना मार्ग पर लोहा, भाजासर, पड़िहारा, बालसंमद आदि गांवों के पास, सादुलपुर-हिसार मार्ग पर लसेड़ी इन्दासर गांवों के पास सादुलपुर-हनुमानगढ़ मार्ग पर पहाड़सर, हांसियावास ढाणी छोटी (सिधमुख) आदि गांवों के पास रेलवे फाटक नहीं होने के कारण ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है । दुर्घटना का खतरा हमेशा बना रहता है । डोकवा हाल्ट स्टेशन के पास तो फाटक खुलवाने के लिए ग्रामीण जनता ने एक माह तक भूख हड़ताल आदि की थी । जिला कलेक्टर महोदय चुरू व रेलवे के अधिकारियों के आश्वासन के पश्चात् धरना व भूख हड़ताल समाप्त की, लेकिन आज तक वह फाटक नहीं खुला है । उत्तर रेलवे के जोधपुर मंडल के अधीन रतनगढ़ स्टेशन से लोहा हाल्ट के पास किलोमीटर 336/6-7 पर मानव सहित फाटक खोलने व बालसंमद, सांवराद के मध्य कि0मी0 3904 रेलवे फाटक संख्या 46 पर मानव सहित रेलवे क्रॉसिंग बनाने के लिए मैंने सांसद कोा से 10 लाख (दस लाख) रूपये प्रदान करने के लिए दिनांक 4.4.2001 को श्रीमान डी आर एम जोधपुर को एक पत्र लिखा था लेकिन उस पर आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है । इस क्षेत्र के लिए उक्त दानों फाटकों का निर्माण करना अत्यंत आवश्यक है । अतः मेरा नम्र निवेदन है कि अविलंब इन फाटकों का निमाण करवाने की कृपा करें । मैं मरे ससदीय क्षेत्र विकास कोटे से दस लाख रूपये देने के लिए तैयार हूं ।
5. बीकानेर डिवीजन का रतनगढ़ जंक्शन एक महत्वपूर्ण् जंक्शन है । एक लाख की आबादी वाले इस कस्बे में प्रतिदिन 24 गाड़ियों का आना-जाना बना रहता है । यहां औसतन 2500 रेल टिकट विक्रय होते हैं तथा 60 हजार रूपये का दैनिक रेल विभाग को रेवेन्यू प्राप्त होता है । ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशन पर रेलवे टिकट आरक्षण कंप्यूटर व्यवस्था का होना अत्यंत आवश्यक है । इसके अतिरिक्त सरदार शहर भी इस क्षेत्र का सबसे बड़ा कस्बा है । अतः मेरा नम्र निवेदन है कि उपरोक्त दोनों स्थानों पर इसी वाÆ कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने की कृपा करें ।

6. रामपुरावेरी व बेवड़, भोजाण स्टेशन के मध्य गुगलवा किरतान हाल्ट स्टेशन, रतनगढ़-सरदार शहर रेल मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन बिग्गा- श्री डूंगरगढ़ स्टेशन के मध्य जेसलसर हाल्ट स्टेशन, श्री डूंगरगढ़-सूड़सर के मध्य बेनीसर हाल्ट स्टेशन खोलना जनता की मांग एवं आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत आवश्यक है ।

7. दिल्ली बीकानेर मेल में हनुमानगढ़ से दिल्ली के लिए जो कोच लगा है उसमें सिधमुख स्टेशन से 6 बर्थ के स्थान पर 15 बर्थ का कोटा, व श्री डूंगरगढ़ स्टेशन से 6 बर्थ के स्थान पर 15 बर्थ का कोटा, व श्रीडूगड़गढ़ रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या 2308 (ए) बीकानेर हावड़ा एक्सप्रेस में 8 सीट शयनयान श्रेणी का कोटा आरक्षित किया जाना लोकहितार्थ आवश्यक है ।
8. उत्तर रेलवे में जोधपुर डिवीजन का डेगाना जंक्शन एक महत्वपूर्ण स्टेशन हैं । मरे संसदीय क्षेत्र के काफी कस्बों व गांवों के लोगों का आना-जाना इसी स्टेशन से होता है । इस क्षेत्र की महत्वपूर्ण गाड़ी 2307/2308 जोधपुर हावड़ा सुपरफास्ट का यहां ठहराव नहीं है । अतः इस गाड़ी का यहां ठहराव जनहित व रेलहित में आवश्यक है । इसके अतिरिक्त बीकानेर डिवीजन के लोहारू-सादुलपुर जंक्शन के मध्य रामपुरा बैरी स्टेशन पर लिंक एक्सप्रेस का ठहराव करना अत्यंत आवश्यक है ।

9. मेरे गृह क्षेत्र सादुलपुर जंक्शन पर ड्राइवरों के 9 क्रू कैडर कार्यरत थे । यहां से ट्रैनिंग कर्मचारियों का स्थानान्तरण करने के कारण मालगाड़ियों का डिटेन्शन ज्यादा हो गया है व इन गाड़ियों का संचालन करने के लिए अन्य स्टेशनों से क्रू को आना पड़ता है जिससे रेल विभाग को तो नुकसान होता ही है व जिन डाइवरों को यहां से हटाया गया है उन्हें काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है । अतः पांच ड्राइवरों को स्थायी रूप से सादुलपुर जंक्शन पर लगाया जाना रेल विभाग के हित में होगा ।

***श्री राम टहल चौधरी (रांची) :** महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा सन 2002-2003 का, जो बजट प्रस्तुत किया गया है । उसका मैं समर्थन

करता हूँ । रेलवे ने अपना कार्यकाल 150 वां पूरा किया है । रेल जन सुविधा की एक महत्वपूर्ण संस्था है । रेलवे में 5 प्रतिशत से 14 प्रतिशत तक वृद्धि की गयी है । सभी दर्जों में यह वृद्धि औसतन 8 प्रतिशत है । राजधानी एवं शताब्दी एक्सप्रेस में पूर्ववत है । इससे इस बजट में 1360 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त होगा । इस बजट में 16 जन शताब्दी नामक इंटरसिटी सेवा 25 अतिरिक्त एक्सप्रेस रेल सेवा शुरू करने, 16 रेल सेवा का चालन क्षेत्र बढ़ाने और 7 नयी पैसेजर रेल सेवा शुरू किये जाने का प्रस्ताव है । टिकट प्रणाली के लिए कम्प्यूटर आधारित अनारक्षित पायलट परियोजना शुरू करने एवं सभी जिलों के मुख्यालय से जोड़ने की बात कही गयी है । विभिन्न स्टेशनों पर 50 फूड प्लाजा खोलने का प्रस्ताव है । रेलवे रेल नीर एक प्लांट लगा कर रेल यात्रियों को रेल नीर का उपलब्ध करायेगी । इस रेलवे बजट का लक्ष्य हवाई सेवा से प्रतिस्पर्धा करने का है । माल भाड़े के लिए मुक्तिकरण करने का है । माल भाड़े में किराया बढ़ने से 450 करोड़ रुपये मिलने का अनुमान है । तीन इ.एम.यू. रेल सेवा चलाने का भी प्रस्ताव है । रेल यात्री किराया बढ़ने से 910 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान है । इस बजट में 911 करोड़ रुपया खर्च कर 214 कि0मी0 रेल लाईन बनायी जायेगी । इस बजट में रेल परिव्यय 12330 करोड़ निर्धारित किया है । इसे बजट में 237 करोड़ रुपया खर्च कर 375 कि0मी0 रेल लाइनों का विद्युतिकरण किया जायेगा । इस बजट में आमान परिवर्तन के लिए 862 करोड़ रुपया, दोहरीकरण के लिए 610 करोड़ रुपया खर्च करने का प्रस्ताव है । रेल पथ के नवीकरण के लिए 2702 करोड़ एवं पुलों के लिए 204 करोड़ खर्च करने का प्रस्ताव है ।

इस बजट की अनेक संगठनों ने सराहना की है । इस विभाग में साढ़े पन्द्रह लाख कर्मचारी कार्यरत हैं । इस तरह यह बजट युक्तिसंगत एवं संतुलित व व्यवहारिक बजट है । महोदय, यह बजट यात्री सुविधा एवं जन सुविधा को ध्यान में रख कर लाया गया है । वित्तीय व्यवस्था को ठीक करना, सुरक्षा, सफाई आदि पर भी ध्यान दिया गया है । खिलाड़ियों को प्रोत्साहन के लिए पहले से दुगुना खर्च करने का प्रस्ताव है । इससे औलोंपिक खेल में खिलाड़ियों को आगे बढ़ने का अवसर मिलेगा । इसलिए मैं इस रेल बजट की सराहना करता हूँ और रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, अंत में मैं कुछ सुझाव के साथ साथ रेलवे कर्मचारियों की समस्या एवं मेरा निर्वाचन क्षेत्र रांची के रेलवे सुविधा के संबंध में कहना चाहूंगा । रेलवे विभाग में भ्रष टाचार को रोकने का प्रयास किया जाये । रेल कर्मचारियों को मौलिक सुविधायें प्रदान की जायें, जैसे सुरक्षा, चिकित्सा, शिक्षा, क्वार्टर की व्यवस्था इत्यादि । मंत्री महोदय रांची एवं झारखंड प्रदेश में आपने जो

* सभा पटल पर रखा गया ।

रेल सुविधा दी है उसके लिए बधाई देना चाहूंगा और साथ साथ कुछ त्रुटियों पर सुधार करने एवं ली गयी परियोजनाओं का कार्य शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूँ । मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि राजधानी एक्सप्रेस रांची-दिल्ली को एक दिन के बदले कम से कम दो दिन चलायी जाये । उसमें शुक्रवार को नयी दिल्ली से और रविवार को रांची से चले । ऐसी व्यवस्था हो । रांची लोहरदगा लाईन को टोरी तक फैलाने का काम शीघ्र पूरा कराया जाये । रांची, कोडरमा भाया हजारीबाग रेलवे लाईन का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाये ।

हटिया मुम्बई ट्रेन जो गया इलाहाबाद होकर चलाने का प्रस्ताव है उसका मैं विरोध करता हूँ । उस रेल को हटिया राउरकेला होते हुए मुम्बई चलाया जाये ताकि रांची एवं झारखंड क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सके अन्यथा झारखंड के लोगों के हित में नहीं होगा । रांची-टाटा पिंक सिटी ट्रेन, जिसकी घोाणा आपने की है, शीघ्र चलायी जाये । खेलारी कोयला क्षेत्र में खेलारी स्टेशन के पास रांची खेलारी सड़क पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये । यह मांग वार्ों से होती रही है । लुधियाना-धनबाद ट्रेन, जो धनबाद में 17 घंटा खड़ी रहती है, उसे रांची तक किया जाये । रेलवे भर्ती बोर्ड पिछड़े एवं सामान्य जातियों के लिए भी रांची में अविलम्ब खोला जाये ताकि झारखंड के गरीब लोगों को भी रेलवे में सेवा करने का अवसर मिल सके । छोटे पदों पर भूमि पुत्रों को एवं विस्थापित परिवार के लोगों को नौकरी में प्राथमिकता देने का प्रावधान हो । डी.आर.एम कार्यालय भवन का निर्माण शीघ्र करा कर कार्यालय का संचालन शीघ्र रांची में कराया जाये ।

बकार कुड़ी (इचागढ़) में दो मिनट का ठहराव दानापुर टाटा पैसेंजर ट्रेन का हो । मुरी स्टेशन में रह रहे रेलवे कर्मचारियों को सुरक्षा, पानी, बिजली, स्कूल, रेलवे क्वाटर का मरम्मति आदि सुविधा अविलम्ब दी जाये एवं स्टेशन का सुन्दरीकरण एवं विस्तार किया जाये ।

मुझे पूरा विश्वास है कि मंत्री जी उपरोक्त बिन्दुओं पर विशे ध्यान देते हुए शीघ्र समाधान करने की कृपा करेंगे । महोदय, आपने समय दिया, इसके लिए धन्यवाद ।

* **श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार)**: सभापति जी, रेल बडट पर अपने निर्वाचन क्षेत्र के निम्नलिखित बिन्दुओं को लिखित रूप से दे रहा हूँ । इसे प्रोसिडींग में शामिल करने का कट करेंगें।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा दरैद्या से महराजगंज रेल लाईन के पुनर्निर्माण के शिलान्यास समारोह में जलालपुर गांव के सामने रेलवे समपार बनवाने की घोाणा की थी, जिसका प्रस्ताव बोर्ड में आ चुका है । उसे शीघ्र स्वीकृत करते हुए कार्य प्रारंभ कराया जाये ।

दरैद्या-महराजगंज रेल लाईन का विस्तार मशरक तक करने हेतु कारवाई किया जाये ताकि वह छोटा रेल खण्ड पूरा हो सके ।

मशरक में मशरक स्टेशन के सौन्दर्यीकरण के उदघाटन के समय आपके द्वारा घोाणा किया गया था कि रेल स्टेशन के सटे सड़क के किनारे रेल की जमीन पर छोटे छोटे दुकान बनाये जायेंगे, जिससे जहां एक तरफ रेल को आय का साधन उपलबध होगा, वहीं बेरोजगारों को रोजगार का भी अवसर मिलेगा ।

मशरक में ही आपके द्वारा घोाणा की गयी थी कि मशरक में रेल का एक होटल बनाया जायेगा । इस संबंध में कुछ प्रक्रिया बढ़ी है परन्तु गति काफी धीमी है ।

रेल बजट के लिए आपको बधाई देते हुए आग्रह करूंगा कि जिन कार्यों का मैंने जिक्र किया है, उसे शीघ्र पूरा करेंगे ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

SHRI SHRINIWAS PATIL (KARAD): Sir, I want to make only one submission.

I am thankful to the hon. Minister of Railways for starting computer reservation in my home constituency, Karad, which is known after the name of the late Deputy Prime Minister Y.B. Chavan. The computer system is working very well but both the stations, Karad and Satara are about seven kilometres to eight kilometres away from the township. Therefore, if the facility of providing one terminal each at Karad and Satara is given, the computerisation would be totally complete.

I am thankful for allowing me to lay my written speech on the Table.

*Sugar Transport is a major business to railways from my Karad Lok Sabha constituency which lies on Pune Miraj Section of South Central Railways having about twelve sugar factories near KARAD Railway Station.

Annually Rs. 22 crore Revenue is collected from Karad Station from transportation of goods. There is an utmost need for construction of shed over Loading platform which will cover 22 BSN type wagons. At present only five wagons are covered by shed. Also unloading platform for trucks should be constructed so that unloading becomes easier and faster. In the present circumstances in rainy season loading and unloading becomes very difficult. Government is considering to give incentive to sugar factories for transportation of sugar for export purpose. The bill on sugar Development Fund which is introduced today in Lok Sabha, I think will increase the Revenue of the railways to the significant extent because the incentives are to be given to transport for export purposes.

In Maharashtra there are only two rail corridors connecting the low lying Konkan and the high altitude plains of Western Maharashtra namely Nashik

*Speech was speech was laid on the Table.

Mumbai via Kasara Ghat and Pune Mumbai via Khandala Ghat. There is an utmost need to create a third corridor namely Karad Chiplun or Kolhapur Ratnagiri as may found feasible by the authorities. Karad Chiplun link can directly be connected to Vijapur in Karnatak which will greatly facilitate the inter-state transport of goods as well as passengers. Sir, May I bring to your notice that Vijapur area in Karnataka is well known for providing skilled construction Agricultural labour who work in Western Maharashtra and the Konkan areas. Hence a new route from Vijapur Karad joining Konkarn Railway at Chiplun may kindly be thought to be planned and survey on priority basis may be started.

There is much need for laying of double track on Pune Miraj section of South Central Railway which has become very busy route due to introduction of new trains i.e. Banglore Jodhpur and Banglore Ajmer and other good traffic trains.

Due to construction of Quadri-Angle Highway connecting four Metropolitan cities which also passes through my Karad Lok Sabha Constituency, if rapid changes on Pune-Miraj section are not implemented, there are greater chances of loss in revenue to the railways since parallel and efficient system of road network will greatly hamper goods transport by railways.

Sir, ours being sugarcane producing area partially manner gates are a major problem in transportation of sugarcane from the field to the factory because these gates are kept closed during night time. They are only manner during day time. Hence I request you to kindly issue orders to DRM Hubli to conduct a meeting with MPs in this regards to finalise the list of gates which need manning of gates for 24 hours.

Since there is a demand for merging of Pune-Miraj section from South-Central railways to Central railways, the officials of DRM office-Hubli are not interested in development of this section. Hence I request you to kindly declare whether this section would be merged with Central Railways or not? The issue if kept pending for a long time and will hamper the development of South-Central Railway portion from Pune to Miraj.

Farmers seeking permission to lay pipeline for irrigation purpose crossing railway line face harassment from office

of DRM Hubli. One window clearance system for such permission may kindly be started to avoid harassment and exploitation of the farmers and sugar factories.

As regards facilities for passenger traffic:

i. There is need to start computerised city reservation office at Karad and Satara. Since both the stations are having computerised reservation system and are six to seven Kilometers away from the cities. One terminal may be granted in the town of Karad and Satara, each for reservation.
ii. Ahmedabad-Pune Ahinsa Express should be extended upto Kolhapur on South Central Railway.
iii. Kolkatta − Pune Azad-Hind Express should be extended upto Kolhapur on South Central Railway.
iv. A new Superfast train from Pune to Panjim should be started and it should run during day time.
v. Kolhapur-Ghorpadi passenger train should be extended up to Pune railway station which is just 3 km from Ghorpadi.
vi. Ghorpadi-Kolhapur passenger train runs empty without passengers up to satara and thereafter it runs as Satara-Kolhapur passenger. This is a great loss to the railways. I request to run this passenger train from Pune to Kolhapur, if it is not possible then it may run from Ghorpadi.

The building of Railway station Karad is very old. The retiring room is only one. There are 7 state Government Ministers from nearby Tahsils who so0metimes have to sit on benches on platform waiting for the train during Assembly sessions. Total facelift at least for the time being would give some satisfaction to VIPs. The toilets are out of use and drinking water facility is meagre and light on platforms during night is insufficient. The airconditioned coaches during rainy season have no facility of shelter as such passenger get totally wet due to rains. At least one full length covered platform will serve the purpose. Train named Mahalaxmi runs between Kolhapur to Mumbai. The members of legislative assembly and ministers from Western Maharashtra both travel in II class A.C. & sometime during Assembly sessions seats are not available. In order to avoid this, I request you to attack one Ist class air conditioned carriage to this train. Please do ask the G.M, South Central Railway to visit KARAD Railway Station and do the needful as suggested above by me.

.

SHRI PRABHAT SAMANTRAY (KENDRAPARA): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in this Railway Budget.

This is a Railway Budget that has changed the track for a better railway management in a country where in the last 52 years our route kilometre achievement has been very insignificant. Since a track and an approach in a new direction has been presented for discussion, I believe, we being a captive audience in this project, should give our opinion.

Before thanking the Railway Minister, I would like to draw his attention to the bitterest fact that draws our attention and also gives an apprehension whether certain policy decisions which he has elaborated in his Budget Speech, will be in the right direction or not. That is relating, most importantly, to the formula which he has advocated in his Budget Speech for allocation of funds, and I quote:

> "I have considered three major criteria − the area of the State, the population and the throw forward of projects in the State. Weightage given to these three criteria is in the ratio of 15 per cent, 15 per cent and 70 per cent respectively."

On the one hand, the Government of India and the hon. Health Minister who is present here, are advocating, and we all are also emphasising, the downsizing of the population of this country which is creating a major problem in our advancement. On the other hand, the policy advocated by the hon. Railway Minister for allotment of funds for the railways in different States, based on the population, totally drags away the States. More particularly, I would name the State of Kerala which has become an example for all the States for achieving the population, and they will be the worst sufferers, as also the other States which are coming under this criterion for calculation of allotment of funds. So, I would request the hon. Railway Minister to consider the formula as to whether on the basis of the revenue generated from the State through freight and passenger traffic or the route kilometres available in that particular State should have been the criteria, in place of the population being the criteria for allotment of funds. If this is encouraged, I am afraid that instead of 100 crores population in 2000, we will be increasing it, in competition, by more than 20 crore in two years. So, the choice is of the Government and of the Minister of Railways who has advocated this formula. He should reconsider and review whether the suggestion that I have proposed is good enough for consideration or not.

I am told that during these 55 years after Independence, we have inherited 53,000 route kilometres from the Britishers and we have only added, by the year 2000, 63,000 route kilometres. Our ratio of increase is very

insignificant. There should be an appraisal with regard to the difficulty in achieving the route kilometres which is more important for each of the Members of this House and the other House, and more importantly for the population of India. The route kilometres achievement is very negligible. What has gone wrong? That formula or that policy has not been advanced by the hon. Railway Minister. I would request that he should have a look at it and see in what way we can go ahead with the projects which are under the budgetary allotment of the Railways for the last so many years for which the achievement is very negligible.

Now I come to my own State. The State of Orissa which I represent has got only 2,309 route kilometres in the State, out of which we have inherited from the Britishers 1,400 kilometres. Our route kilometres is in the ratio of 14.4, whereas the national ratio is 19. In my neighbouring States, Bihar and West Bengal, the route kilometre ratio is 30 and 43.1 respectively.

19.00 hrs.

I believe that more route kilometres should have been added during the last two years. Orissa is a State having 2,300 route kilometres and it is part of the South Eastern Railway. More importantly, South Eastern Railway is the revenue generating zone of the Indian Railway system. It always exceeded the targets in revenue earning and Orissa has been a part of that. Thirty per cent of that revenue has been contributed from Orissa region alone. In this regard I would like to draw the attention of the hon. Minister that despite all this the hon. Minister has taken the steam away in regard to allocation of funds and other things. I would like to give the figures of budgetary allocation to Orissa during the last three years. During the year 2000-2001 it was Rs. 174 crore; during 2001-2002 it was Rs. 140 crore and for this year the allocation was only Rs. 126 crore. Not only the volume has been reduced but the important projects have been allocated lesser funds.

I would request the hon. Minister of Railways to kindly consider some of the important proposals relating to the State of Orissa and more particularly about the proposals for new trains and extension of existing trains. At present there is a train from Hazarat Nizamuddin to Sambalpur called Hirakud Express which runs three days in a week. I would urge upon the hon. Minister to consider extending this train to Raigada which will be catering to the needs of the southern parts of Orissa, a portion of Andhra Pradesh and more importantly the major industrial centres like HAL, JK Paper Mills, IMFA and NALCO. All these places can be catered by this extension of train.

There is another important request which we have been asking. There is a need for a direct train service between Puri and Jaipur. There is no direct train from Bhubaneswar to Bangalore. The assessment indicates that there are sufficient number of originating passengers towards Bangalore. It is, therefore, proposed to extend the existing 8564/8563 Visakhapatnam-Bangalore Prasanti Express upto Bhubaneswar. This train remains idle at Visakhapatnam for 12 hours and by extending it to Bhubaneswar there will be sufficient time for washing and other things.

A lot of funds allotted to Orissa region last year has been re-appropriated with the excuse of non-implementation of projects that have been funded last year. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. What has gone wrong? Why is it that the budgetary allocation that has been made by the Railway Ministry last year to Orissa region could not be spent? I want to know whether the Railway officials are responsible for this or whether there are certain directions. This should be told to us. Why is it that a large chunk of budgetary allocation has re-appropriated in the State of Orissa? We should be told of this.

Finally, we have now been discussing about the IRTCC − Indian Railway Tourism and Catering Corporation. In this connection I would like to submit that we all have a very bad experience in this country. This Parliament has provided not only funds but created huge infrastructure for the public sector undertakings. But due to mismanagement, all of us are now facing an embarrassing situation of disinvestment. The age-old system is existing in the Railways. Without meddling with that and without going in for a fresh look into it, a new attempt may lead to an embarrassing situation after five or ten years. I shall be requesting that action should be taken in that direction. Before giving a thrust to that particular proposal, the Railway Ministry or the Railway Board should take a clear look into this and the responsibility should be fixed.

If investment is done in the name of some corporation, a written assurance should be there. With these words, I shall be extremely thankful to the Railway Minister for providing Rajdhani Express, as requested by us. It is not that only Jana Shatabadi train has been introduced from Bhubaneswar to Howrah, the frequency of Rajdhani train has also been increased. One train has been provided from Behrampore to Bhubaneswar. But in spite of that, the East-Coast railway zone, for which people of Orissa have been asking, has been allotted a very meagre amount of Rs. 4 crore. I shall request the hon. Railway Minister to allocate some funds, more particularly, to complete it. I would also request him that to strengthen the railway system, please complete the work of Jakhpura − Banspani and Haridaspur-Paradeep lines. By doing so, the Railways would be getting back

within ten years the money they have invested in it. That is our assessment. That is their assessment also.

With these words, I thank you, and through you, the Railway Minister again.

MR. CHAIRMAN : Shri Abdul Hasnat Khan and Shri Namdeo Harbaji Diwathe are allowed to lay their texts on the Table of the House.

As announced earlier, the hon. Members may lay written text of their speeches on the Table of the House, if they so desire. These speeches will be included in the proceedings.

***SHRI RANEN BARMEN (BALURGHAT):**

In Connection with the Railway Budget 2002-2003, I would like to make the following suggestions for your kind consideration.

I oppose the Budget because this is a anti-poor. Sleeper class fares and freight for essential items, i.e. salt etc. have been hike and a number of projects are pending. For example, in my constituency, Balurghat under Dakshin Dinajpur district of West Bengal is still pending and also fund allotted is for short of requirement. I demand that it should be raised then only this Eklakhi-Balurghat which covers 90 kms. Could be completed. In fact, survey was conducted a way back in 1984 and its slow pace of implementation has caused serious anxiety amongst the minds of the people of this backward area. Therefore, appropriate steps should be initiated without further delay.

With these words, Sir, I conclude my speech.

***Speech was speech was laid on the Table**

*** श्री रामानन्द सिंह (सतना):** महोदय, मैं र्वा 2002-03 के लिए रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूँ । यह पहला रेल बजट है जिसे बिना किसी व्यवधान के ध्यान से सुना गया । विपक्ष ने भी मोटे तौर पर बजट को संतुलित व व्यवहारिक माना है ।

यह बजट समूचे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है । इसमें क्षेत्रीय संतुलन का ध्यान रखा गया है । कश्मीर से उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए केन्द्रीय बजट से अलग से धन मुहैया कराया गया है । इस बजट में 23 नयी एक्सप्रेस ट्रेन व 7 पैसेंजर ट्रेनें चलाने का प्रावधान है । छः नयी रेल लाईन बिछाने, 16 नयी आहार शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने का बजट में प्रावधान है । 375 कि0मी0 रेलवे मार्गो के विद्युतीकरण का लक्ष्य है । इस बजट में रेलवे सुरक्षा पर विशेा बल दिया गया है । यह सभी स्वागत योग्य कदम हैं ।

किन्तु दूसरी श्रेणी के किराये में वृद्धि से गरीब व आम आदमी प्रभावित होगा, इसे कुछ कम करना चाहिए । इसी तरह मालभाड़े में नमक पर वार वृद्धि से भी नमक उद्योगपतियों द्वारा आम उपभोक्ता से ही कर वसूली जायेगी । नमक पर माल भाड़े में 123 प्रतिशत की वृद्धि उचित नहीं है । इस पर मा0 रेल मंत्री को विचार करना चाहिए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र सतना में मैहर स्टेशन के ओवर ब्रिज का निर्माण गत 6-7 र्वा से पेंडिंग है । उसे शीघ्र पूरा करना चाहिए । सतना रेलवे स्टेशन के तीसरे प्लेटफार्म का निर्माण शीघ्र प्रारंभ होना चाहिए तथा पश्चिम दिशा में बुकिंग ऑफिस खुलना चाहिए, जिससे यात्रियों को सुविधा हो ।

इंटर शताब्दी जबलपुर-हरीशगंज, जो चलने बाकी हैं, उसे सतना से हरीशगंज चलाना चाहिए । महाकौशल एक्सप्रेस को सतना जिला में मझगावां व उंचेहरा स्टेशनों पर 2-2 मिनट का स्टॉपेज देना चाहिए ।

ललितपुर-खजुराहो-सतना-सिगरौली रेल लाईन को 10 र्वा में पूरा कराने हेतु बजट प्रावधान बढ़ाना चाहिए ।

महाकौशल एक्सप्रेस जो जबलपुर से नयी दिल्ली 11 बजे दिन में आती है, उसे सुबह 8-9 बजे तक पहुंचाने का प्रयास किया जाये ।

सतना, कटनी, मानिकपुर स्टेशनों को रेलवे कैंटीन की भोजन व्यवस्था, साफ सफाई व खानपान में सुधार हेतु व्यवस्था को चुस्त बनाने का प्रयास किया जाये ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

*** श्री सोहन पोटाई (कांकेर):** महोदय, रेल संगठन विश्व का सबसे बड़ा संगठन है, जिसने समय समय पर विाम चुनौतियों का सामना किया है ओर उन

चुनौतियों को निपटाने में सफल रहा है ।

रेल सेवा केवल लोगों को यहां से वहां तक लाने ले जाने का ही कार्य नहीं करता वरन् शांति, युद्ध, सूखा, बाढ़ या अन्य आपदा के समय देश की सर्वाधिक सेवा की है । राट्र के प्रति एक तरह से राट्र की जीवन रेखा है, जो समाज के आर्थिक और सामाजिक विकास में अहम भूमिका अदा करती है । क्योंकि रेलवे की आमदनी तथा खर्च भारत सरकार की कुल आमदनी तथा खर्च का अभिन्न हिस्सा है ।

जहां तक रेल यात्री किराये में वृद्धि विगत दो र्वा से नहीं किये जाने से 2002-2003 में यह आवश्यक हो गया था । प्रथम श्रेणी को छोड़कर सभी श्रेणी के यात्री किराया 5 प्रतिशत से 14 प्रतिशत और माल भाड़े को युक्तिसंगत बनाना आवश्यक था ।

महोदय, निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य प्रशंसनीय है ।

25 नयी एक्सप्रेस ट्रेनें, पैसेंजर ट्रेनें और 6 नयी लाइन बिछाने, 16 अंतर शहरीय शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने का प्रस्ताव स्वागत योग्य है ।

अंत में कुछ सुझाव एवं निवेदन के साथ अपनी चर्चा समाप्त करूंगा ।

- निवेदन यह है कि छत्तीसगढ़ के एक बड़ा भू-भाग बस्तर प्रस्तावित दल्लीराजहरा से रावघाट रेल लाईन को इस बजट में सम्मिलित नहीं किया है, उसे सम्मिलित कर, इस परियोजना को शीघ्र प्रारंभ किया जावे । चाहे इसमें जो भी बाधायें उत्पन्न हों, जैसा पर्यावरण जनहित को दृटि में रखते हुए दूर किया जाने का ठोस कदम उठावे । चूंकि इससे बस्तर संभाग के विकास के साथ वहां के बेरोजगारों को रोजगार प्राप्त होगा । दल्ली राजहरा उजड़ रहा है, वह बच सकता है, इससे सम्पूर्ण छत्तीसगढ़ में हरित क्रांति आयेगी ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

- दुर्ग से जयपुर रेल सेवा की स्वीकृति का स्वागत है । परन्तु इसे बिलासपुर जोनल मुख्यालय तथा हाई कोर्ट मुख्यालय से जोधपुर तक बढ़ाया जावे, इससे छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर, बीकानेर, अजमेर, मेड़ता, जोधपुर पहुंचने की सीधी सुविधा उपलब्ध होगी । या, संभव नहीं तो एक बोगी सीधे जोधपुर के लिए उपलब्ध करायी जावे ।
- भुवनेश्वर-नयी दिल्ली राजधानी को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर चार दिन कर दिया जावे ताकि छत्तीसगढ़ वासियों को अधिक सुविधा उपलब्ध हो सके ।
- रायपुर से धमतरी छोटी लाईन को बड़ी लाईन में तब्दील कर गुण्डरदेही जोड़कर दल्लीराजहरा तक बढ़ाया जावे ।
- समता एक्सप्रेस 2807/2808 जो सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे गर्मी के दिनों में दो दिन और बढ़ाया जावे ।

इसी के साथ रेल बजट 2002-2003 का मैं समर्थन करता हूँ ।

SHRI G. GANGA REDDY (NIZAMABAD): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me time to speak. I represent North-Telangana of Andhra Pradesh, which falls under Nizamabad district. I am thankful to the Railway Minister, and I am also happy, that after persuasion of our beloved Chief Minister, Shri N. Chandrababu Naidu alongwith TDP MPs, he has provided Rs. 40 crore in the Supplementary Budget and assured the completion of gauge conversion between Mudkhed − Dharmabad − Jankampet − Bodhan. Now, even the South-Central Railway's G.M. has also given us in writing that by the end of April, Mudkhed − Dharmabad − Jankampet − Bodhan gauge conversion will be completed.

I am also thankful to the Railway Minister for announcing an express train from Mumbai to Nizamabad. Now, our Chief Minister, Shri N. Chandrababu Naidu has written for a budget allocation of Rs. 130 crore for gauge conversion. But for Secunderabad − Bolaram − Nizamabad − Mudkhed, he has provided only Rs. 30 crore. We need at least Rs. 160 for the gauge conversion of Nizamabad − Kamareddy − Bolaram line which is about 160 kilometres. So, I would request the Railway Minister to kindly consider allocating more funds to complete Nizamabad − Bolaram gauge conversion work in two years to improve the backward area of Telangana region. The gauge conversion of Secunderabad − Bolaram − Kamareddy − Mudkhed line will be very important for traffic and goods movement, and the Railways will also get more revenue.

On this line, there is a Saraswati Mata Temple at Basar which is located on the bank of Godavari river and is very famous in South India. Now, our Chief Minister is renovating this temple in all respects as per *Vastu Shastra*. After the completion of this gauge conversion work, trains will start from Secunderabad to Mumbai directly and people will reach Mumbai in 13 hours only.

Secondly, at page 2, I am surprised to find that the budget allocation for the Karimnagar-Nizamabad new line was Rs. 10 crore only. On 14.2.2001, the Minister of State in the Ministry of Railways, Shri O. Rajagopal, laid the

foundation-stone for this new line. In the year 1999-2000, the budget allocation was Rs. 20 crore, whereas for the running year, the budget allocation is Rs. 10 crore only, which is quite unjustifiable. This 142-kilometre long new line needs more than Rs. 200 crore. So far, about Rs. 60 crore was spent on this Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad new broad-gauge line. The work on this line started in the year 1992. Now, I would request that a further allocation of Rs. 40 crore be made to complete the land acquisition and earthwork in both the districts of Karimnagar and Nizamabad as it would improve the backward region of Telangana.

Thirdly, I would request that the senior citizens may be given some concession in the fares, just as they get 50 per cent concession when they travel by air. The Railways also may consider giving 50 per cent concession to senior citizens in all classes of the train journey.

।श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे (चिमूर)- सभापति महोदय, मैं निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत कर रहा हूँ ।

वडसा - गडचिरोली 60 कि.मी. नयी रेल लाईन करना ।

नागमिड-नागपुर नैरोगेज है, वह बाडगेज में परिवर्तित करना ।

राजनांदगाव वाया कुरखेडा-वडंरसा-गडचिरौली,150 कि.मी. नयी रेल लाईन बनाना ।

उमरेड वाया चिमूर-चन्द्रपुर 150 कि.मी. नयी रेल लाईन बनाना

अर्जूनी/मो.वाया लाखांदूर-यवनी,50 कि.मी. नयी रेल लाईन बनाना ।

कंडारा रोड से कंडारा जवाहर नगर आर्डिनेस फैक्टरीहै ।

ओवर ब्रिज-वडसा स्टेशन पर जि-गडचिरौली ओवर ब्रिज आवश्यक है, अर्जुनी/मो.

प्लेटफार्म की उंचाई -गोंदिया चन्द्रपुर बाडगेज बना लेकिन प्लेटफार्म ऊंचा नहीं बना, 50 आदमी मरे ।

नयी रेल चलाना - ट्रंग हैदराबाद नयी गाड़ी ।

झारसुकज-गोंदिया, यह गाड़ी नागमिड तक चलायी जाये ।

जमीन लीज पर देना - बदसा स्टेशन पर खाली जगह है, वह लीज पर देना चाहिए । कोई भी स्टेशन हो, अगर वहां खाली जगह हो । तो लीज पर देना चहिए ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

***SHRI ABUL HASNAT KHAN (JANGIPUR) :** I want to raise the following demands and hope that the Ministry would take necessary favourable steps expeditiously:

- Completion of the proposed and ongoing projects of West Bengal. Requisite funding for the pending and ongoing project and necessary moniterisation so that these projects may be completed on the stipulated period.
- Electrification and provision of double line from Katwa to New Farakka.
- Provision of computerised reservation facility at Jangipur Road, Kahaigaun, Nathnagar, Sultanganj, Pirpaity Stations of Eastern Railway.

- Shifting to Dhnliyan Ganga Stations towards National Highway 34.
- Stoppage of trains at new Farakka Railway Station namely Dadar-Guwahati, Chochin-Guwahati, Tiruvananthapuram-Guwahati,. Asansol-Malda, Guwahati-Saraighat. Farakka is an important place where two big National Projects are situated.
- Malda-Ajimgang Passenger train should be extendd upto Katwa.
- New Frakka and Bhagalpur Railway Station should be upgraded and categorised as 'Model Station'.
- Proposed Howrah-Malda 'Jan-Shatabdi' should start in the early morning from Malda and run through Ajimgang-Katwa route with stoppage at New Farkka, Jangipur positively.

* Speech was speech was laid on the Table

- Construction of over bridges at Tildanga and Nimtita Stations of Eastern Railway.
- Observation/recommendation of Thirteenth Report of the Petition Committee of the current Lok Sabha placed before this august House on 14th instant should be taken up favourably.
- The railway track near Sankopara Station in the Malda Division of Eastern Railway is endagered by erosion in the river Ganga. If protection work is not undertaken on this point on urgent basis, it may collapse in the near future.
- Doubling of rail line from Barharwa to Bhagalpur and Kinl to Kajara should be completed as early as possible.
- DMU trains from Bhagalpur to Malda and Bhagalpur to Kinl should be introduced.
- Stoppage of N.E. Expresses at Nanghachia.
- Shalimar-Haldia (Azad City) Express may be generated from Howrah to make in economically viable.
- Construction of level crossing (Manned) at the following points:
    1. Tildanga-NTPC Road (Malda Division/Eastern Rly)
    2. Jaikrishnapur village in between Dhuliyan Ganga & Nimtita Station (Malda division/Estern Rly)
    3. Khidirpur village in between Nimtita & Sajnipara Station (Malda Division/Eastern Rly)
    4. Popara village (Howrah Division/Eastern Railways)
- Drainage enlvert 2 kms. away from Sagardighi Stations towards Ajimganj Junction.

*श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर)

रेल बजट में रेल यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं में विस्तार की दृटि से बजट काफी प्रगतिशील बनाया गया है किंतु इसमें मध्य रेलवे के

बीना, कटनी के बीच में रेल यात्री जिन रेल सुविधाओं की अपेक्षाएं इस बजट में कर रहे थे वह उन्हें प्राप्त नहीं हो सकी है । अतः मैं आपका ध्यान इन बिन्दुओं की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं ।

बीना, कटनी रेल मार्ग पर करीब 15-20 मिनट में एक मालगाड़ी मालभाड़ा लेकर इन स्टेशनों से होकर निकलती है किन्तु सवारी गाड़ियों की ओर देखने से प्रतीत होता है कि इस रेल मार्ग पर सवारी गाड़ियां कम है विशेाकर दिन में तो अत्यधिक कमी है जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं वह रात्रि में इस मार्ग पर निकलती है ।

भोपाल राजकोट एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में चार दिन जबलपुर से होकर चलती है इसे शेा तीन दिन कटनी, बीना, भोपाल, राजकोट इस मार्ग से चलाए जाने की मांग की जा रही थी, मात्र दो दिन की ही स्वीकृति रेल मंत्रालय द्वारा इस मार्ग पर चलाने हेतु दी गई है ।

भोपाल हावड़ा एक्सप्रेस भी साप्ताहिक गाड़ी है जो कि सप्ताह के मात्र एक दिन इस मार्ग से चल रही है । सप्ताह में चार दिन चलना चाहिए ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

इससे पूर्व में इन्दौर हावड़ा जाने वाली क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह में सातों दिन नियमितीकरण किए जाने की मांग सागर, दमोह, बिदिशा, सतना के रेल यात्रियों द्वारा लगातार की जा रही है । इस ट्रेन से रेलवे को राजस्व आय भी काफी अच्छी प्राप्ति होती है । अतः क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिए ।

गाड़ी संख्या 8235/8236 भोपाल-बिलासपुर को दुर्ग तक बढ़ाकर इसे फास्ट पैसेंजर के रूप में चलाया जाए वैसे भी यह भोपाल-बीना के बीच एक्सपेस बनकर ही चलती है ।

गाड़ी संख्या 189/190 कोटा दमोह शटल ट्रेन को जयपुर-जबलपुर फास्ट पैसेन्जर बनाकर चलाया जाना चाहिए ।

गाड़ी सं0 1504/1505 बीना-कटनी को बीना - चोपन तक चलाया जाए ।

गाड़ी सं0 407/408 चिरमिरी-दमोह को चिरमिरी-सागर तक चलाया जाए।

गाड़ी सं0 1271/1272 बीना-इटारसी एक्सप्रेस को बीना-नागपुर किया जाए ।

गाड़ी सं0 2411/2412 जबलपुर-निजामुद्दीन को गौड़वाना एक्सप्रेस को नयी दिल्ली से बढ़ाया जाकर सेपरेट ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए ।

आधी ट्रेन जबलपुर से आधी ट्रेन भुसावल-बिलासपुर से आती है जो कि बीना में लिंक होती है जब कि जबलपुर से बीना तक के रेल यात्रियों को कम डिब्बे होने के कारण आरक्षण उपलब्ध होने पर भी गाड़ी में चढ़ने में अनेक परेशानियों का सामना करना पड़ता है तथा सागर आर्मी का बड़ा केन्द्र होने के कारण सैनिक भी बड़ी संख्या में यहां से दिल्ली आते जाते हैं अतः रेल यात्रियों की संख्या को देखते हुए इस ट्रेन के डिब्बों की संख्या बढ़ाकर सेपरेट ट्रेन के रूप में चलाया जाना नितान्त आवश्यक है ।

जबलपुर से जोधपुर, जबलपुर से जम्मूतवी, जबलपुर से अमृतसर , रीवा से रतलाम, मुंबई पूना से वाराणसी, गोरखपुर से मद्रास, रायपुर से नई दिल्ली, गुवाहाटी से मुंबई, हावड़ा से अहमदाबाद, फैजाबाद से हैदराबाद नई सवारी गाड़ियाँ वाया बीना-कटनी रेल मार्ग से चलाई जाए।

बजट में प्रारंभ की गई झांसी - बीना पैसेंजर ट्रेन को झांसी बीना दमोह तक बढ़ाया जाना चाहिए तथा इस ट्रेन का समय इस तरह से निर्धारित किया जाना चाहिए कि दिन के समय दमोह एवं बीना के बीच में रेल यात्रियों को इस ट्रेन की सुविधा मिल सके क्योंकि सागर से दोपहर में 1.00 बजे से रात्रि 7.00 बजे तक कोई भी ट्रेन नहीं रहती है ।

कटनी से नागदा उज्जैन, दामोह से बीना, दमोह से झांसी महोबा, सागर से शहडोल बुढ़ार, सागर जबलपुर शटल सेवाएं शुरू की जानी चाहिए ।

सागर से लखनऊ सेवा के लिए 8235 भोपाल-बिलासपुर में 4 बोगियाँ जोड़ी जाए जो कटनी से पृथक कर जबलपुर लखनऊ-चित्रकुट एक्सप्रेस में जोड़ दी जाए । वापिसी में यह बोगियाँ कटनी में पृथक कर 8236 बिलासपुर भोपाल में जोड़ दिया जाए ।

रायपुर से नई दिल्ली के लिए चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का मार्ग बिलासपुर कटनी बीना झांसी दिल्ली इस मार्ग से किए जाने पर समय एवं किराए दोनों की बचत होगी जबकि रायपुर से नागपुर भोपाल दिल्ली इस मार्ग से चलने से समय एवं पैसा भी अधिक लगेगा तथा इस मार्ग पर पहले से ही काफी गाड़ियां चल रही है ।

मकरोनिया रेलवे स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का दो मिनट का स्टापेज किया जाना नितान्त आवश्यक है क्योंकि मकरोनिया काफी बड़ा उपनगर विकिसित हो गया है तथा यहां के निवासियों को 10 कि0मी0 दूर जाकर ट्रेन पकड़ना पड़ता है ।

सागर में राहतगढ़ बस स्टैण्ड के पास निर्मित होने वाले रेलवे ओवरब्रिज का कार्य रेल मंत्रालय द्वारा पूरा कर दिया गया है किन्तु कानपुर, सागर, भोपाल, देवास, राट्रीय राजमार्ग क्रमांक 86 घोाित होने के उपरांत राज्य सरकार रेलवे ओवरब्रिज के निर्माण के संबंध में उदासीन बनी हुई है । अतः शीघ्र ही केन्द्रीय सेतु निगम एवं राट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण तथा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग से सागर के राहतगढ़ बस स्टैण्ड के ओवरब्रिज हेतु आवश्यक धनराशि उपलब्ध कराकर पूर्ण निर्माण कराया जाए ।

बीना से गुना मार्ग पर आनन्दपुर ट्रस्ट एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है यहां पर सारे देश एवं विदेश से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना जाना होता है । यहां पर जाने के लिए बीना में र्वा में चार बार गोवा पुपक आदि ट्रेनों का सीमित दिनों के लिए ठहराव किया जाता है । अतः गोवा पुपक कर्नाटक एक्सप्रेस का ठहराव बीना में किया जाना नितान्त आवश्यक है ।

मंडी बामोरा अनाज की एक प्रमुख मंडी है । यहां से प्रदेश की राजधानी भोपाल के लिए बड़ी संख्या में व्यापारियों, विद्यार्थियों, कर्मचारियों तथा रेल यात्रियों का आनाजाना होता है । लंबे समय से यहां पर सदन एक्सप्रेस का स्टापेज किए जाने की मांग की जा रही है । अतः सागर एवं विदिशा लोक सभा क्षेत्र के रेल यात्रियों की सुविधाओं की दृटि से सदन एक्सप्रेस का मंडी बामोरा में स्टापेज किया जाना चाहिए।

गणेशगंज (शाहपुर) स्टेशन पर उत्कल-कालिंगा एक्सप्रेस का तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का पूर्व में स्टापेज था बाद में बंद कर दिया गया । यहां के रेल यात्रियों की कठिनाईयों को अनुभव करते हुए इन दोनों गाड़ियों का पूर्व की भांति पुनः स्टापेज कराया जाना चाहिए।

जरूबाखेड़ा स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस एवं गौड़वाना एक्सप्रेस इन दो गाड़ियों में से किसी एक ट्रेन का स्टापेज बनाया जाना नितान्त आवश्यक है ।

डांगीडाहर स्टेशन को विकसित कर यहां पर रेलवे बुकिंग की जानी चाहिए टिकट घर भी प्रारंभ किया जाना चाहिए ।

मकरोनिया स्टेशन के नजदीक मुम्बई केबिन के पास से होकर जाने वाले राट्रीय राजमार्ग 86 पर शीघ्र ही रेल ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए ।

सागर नगर की 80/ जनता स्टेशन के दक्षिणी और यानी प्लेटफार्म क्र0 2 की तरफ रहती है अतः प्लेटफार्म 3 एवं 4 का विकास कर तथा अनाज गोदाम को अन्यत्र स्थापित किया जाना चाहिए तथा प्लेटफार्म नं0 2 पर रेलवे आरक्षण कार्यालय परिसर में वाटर कूलर लगाया जाना चाहिए ।

प्रत्येक एक्सप्रेस गाड़ी में सामान्य बोगियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए जिससे कि बगैर आरक्षण रेल यात्रा करने वाले रेल यात्रियों को स्थान उपलब्ध हो सके ।

सागर से बीना की तरफ जाने के लिए दोपहर में 12 बजे बिलासपुर ट्रेन के जाने के बाद रात्रि को 7.15 बजे जाने वाली शटल के बीच में कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं होती है । इसी तरह सागर से कटनी की तरफ जाने के लिए दोपहर में जाने वाली भोपाल बिलासपुर ट्रेन जो कि लगभग 1.00 बजे सागर से कटनी की तरफ जाती है इसके बाद रात्रि में 11.00 बजे से पहले कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है । अतः दमोहा से शटल ट्रेन का डिपार्चर 4.30 शाम एवं महामाया ट्रेन का डिपार्चर जबलपुर से 20 मिनट बाद यानि 4.00 बजे कर दिया जाना चाहिए ।

दुर्ग से जयपुर के लिए घोाित ट्रेन का मार्ग वाया बिलासपुर, कटनी, बीना, कोटा इस मार्ग से चलाया जाना चाहिए क्योंकि यह नजदीकी रेल मार्ग होने से यहां से समय एवं किराया कम लगेगा ।

जबलपुर से जन शताब्दी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन बीना कटनी मार्ग से चलाया जाए ।

बीना, कटनी मार्ग पर एक नयी शटल ट्रेन चलाए जाने की मांग इस क्षेत्र की जनता के द्वारा काफी समय से की जा रही है । मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय द्वारा भी इस संबंध में अनुशंसा की गई है । अतः एक नई शटल ट्रेन इस मार्ग पर शीघ्र ही प्रारंभ की जानी चाहिए ।

***SHRI SANAT KUMAR MANDAL (JOYNAGAR):**

I rise to speak on the Rail budget for 2002-2003.

The Railway Minister Shri Nitish Kumarji has cleverely presented this year's budget. He has tried to please all but in the process he has disappointed every section. This is a clevery manipulated budget. The real face of the budget has started coming out. I shall cite some instances in support of my argument in the course of my speech.

Through his budget proposals the Railway Minister has tried to put a burden on the ordinary passenger. He has spared the AC passengers but increased the fares of sleeper classes. An attempt has been made to rationalise the fare structures of the ordinary passengers. While doing so the interests of the ordinary passengers have been sacrificed. The Rail Minister has kept the interests of the upper sections of other society in his mind. This year's Rail Budget is anti-poor and pro-rich budget. Sir, the second class fares are already very high. It should not be increased further. I urge the Minister to withdraw the hike forthwith.

Now, Sir, I shall touch upon the security of the passangers and the punctuality of the trains. In the budget there is hardly any measures on these twin aspects. We have seen that the trains are running late and the passangers are feeling unsecure during their journey. The Railways should give more stress on maintaining punctuality of trains. At the same time top priority should be given on the security of the passangers. It is the duty of the Railways to protect the lives and properties of the passangers.

***Speech was speech was laid on the Table.**

The Rail Minister has announced the introduction of several new trains. This is welcome. But what about the new projects such as track renewals, electrification and doubling of rail lines. Even for the ongoing projects the allocations are very meagre. If work goes on at this pace then it will take another ten to fifteen years for the completion of the ongoing projects.

Now Sir, I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to some of the long-standing demands of the Railway commuters of the Sealdah South Section Railway. These demands included installation of double lines between Sonarpur and Canning and Baruipur and Lakshmikantapur. Introduction of tokenless system between Sonarpur and Canning, extension of Canning Railway line upto Sonakhali specially for the economic development of the poverty-stricken people of Sundarbans and setting up of a new station between Canning and Taldi Station.

Sir, Canning Station has been declared as a model Railway Station. This is the gateway to Sundarbans, which is a tourist spot. But there is no amenities for the passengers. Therefore, I urge the Railway Minister to pay his attention towards this problem. There should be rest rooms, canteen facility, Yatri Niwas and drinking water facility at the Canning Railway Station. Even though Canning Railway is declared as a model station, no developmental works have taken place so far. Several times, I have brought this matter to the notice of Railway Ministry. I regret that there has been no action.

Sir, there is a lot of land at the Canning Station. The Railway can lease out this land for the commercial purposes and earn revenue. These funds generated most of this can be utilized for the development of the Canning Station. I would now

point out how the Rail Minister has taken a casual approach in his budget? For example for doubling of rail lines last year in the Rail Budget Canning − Ghutian Sharif and Baruipur-Dakshin Barasat 10 crores and six crores had been allocated respectively. But this year only One crore has been allocated. The total cost of two projects are Rs. 36 crores and Rs. 49 crores respectively.

With this meagre allocation, the Railway Minister can imagine how long the two projects would take for completion. Therefore, Sir, I urge the Railway Minister to reconsider this and allocate adequate funds for the early completion of the projects.

Sir, I have, in my speech, have pointed out some of the issues that are lacking in the Railway Minister's budget for 2002-2003. I have also raised a few demands of the Sealdah South Section Railways and Canning Railway Station which need urgent attention. I hope and believe that the Railway Minister Nitish Kumarji would address these issues during his reply.

There has been also a demand to increase the frequency of Seldah-New Delhi Rajdhani Express. On Sunday, there has been no train. I would, therefore, urge the Railway Minister to also include Sunday for the Seldah-New Delhi Rajdhani Express from Seldah.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, at the very outset, I convey my heartfelt thanks to the hon. Railway Minister. Though we all demand new lines, gauge conversion and other amenities, unless the revenue is increased, it cannot be done. You have started a good thing, and I fully support you on that.

Mr. Chairman, Sir, when the United Front Government was there, Shri Nitish Kumar was also there, they have given the sanction for converting the line from Lumding to Silchar into broad-gauge line, which will benefit the people of Tripura, Mizoram, Manipur and Silchar. Though the work has started on it, there is fund crunch, and it requires Rs. 60 crore to Rs. 70 crore annually. I do know the constraints of the Ministry of Railways. I have discussed this matter with him also. I tried to get some money from the non-lapsable fund of the Government of India, but I could not get it.

If you think that the North-Eastern Region is being neglected, cut-off, and if you can consider the scheme for Kashmir as a national scheme, then why do you not take up this line which will benefit three States, that is, Manipur, Assam and Mizoram? I shall humbly request you to take it up with the appropriate authority and do the needful. Otherwise, even if you go on giving Rs. 60 crore annually, even when my grandson becomes an MP, he will not be travelling on this broad-gauge line because this is a project worth Rs. 1,115 crore. By the time you are able to complete it, the cost would have gone up very high. Therefore, I humbly request that this may kindly be considered. The hon. Minister told me, "I have got all sympathy and I am trying to do my best." I would request him to consider this proposal of mine, go before the Cabinet, and try to get it done.

Even after 52 years of Independence, in Assam, not even a single kilometre of line has been electrified. We have been requesting for the last four years that the Guwahati-Dibrugarh line electrification must be done. Power is available. I know that you cannot do it in this Budget, but if you can do it by making a provision in the mid-budget appraisal, it will be a good thing.

I must convey my thanks to the hon. Minister for one more thing. I wrote to him requesting him to start a train from Guwahati to Jaipur. That has been started because people from that area come to our area for business purposes, and they remain scattered at various places all over Assam. They have conveyed their thanks and, on behalf of them, I convey my thanks to you.

We are very happy to convey our thanks for your having included the Bhogibhil Bridge Project in this year's Budget. It was our demand and this has been done this year.

Sir, I would like to make another request. The Guwahati *Rajdhani* was introduced a few years back. But if you compare the running time of this *Rajdhani* train with that of the other *Rajdhani* trains, then you would see that there is a lot of difference in their running time. We were told, when the train was introduced, that it would run on an experimental basis on this route and they would see as to how it is working. Now we have been told by the authorities that the running time of this Guwahati *Rajdhani* could be shortened. Kindly examine this aspect. I would not tell you to do it immediately without examining it. If the running time could be reduced, then it should be done.

Sir, there has been a request from the people of Arunachal Pradesh, particularly from the residents of Pasighat in the East Siang district and Teju in the Lohit district, for opening of two railway booking counters in these places. It is because these are very far-flung areas. If they get the tickets, then only they can board the trains, but if they cannot get tickets then they would have to stay overnight either at Lumding or at Guwahati or in some other areas. If railway-booking counters are opened in these places, then they could easily get the tickets and travel comfortably.

Sir, I would also like to make a mention about the Barrak Valley and the Cachar express trains. These trains are connecting these places and these trains need to be made regular. They are not running regularly now. The conditions of the coaches also are very bad. When Shri Ram Vilas Paswan was the Railway Minister, the time

schedule was maintained. But now that has got changed. I would like to request the hon. Minister to look into this aspect as well.

Sir, I now would like to mention about the gauge conversion. I support the eviction of people for a purpose. But I have got a sad experience about it. I would like to request you to examine this issue. People are evicted but railway lines are not laid. A new set of people take possession of that land. If you take eviction measures, then you should ensure that the purpose for which you evicted the people is also served. You throw out people and for months together the land remains vacant and after some time a new batch of people take shelter in that land. That is not a desirable thing to do. We would support eviction for a purpose. I myself would go to the District to get the permission for that, but then if it is seen that after eviction, the land lies vacant for months and then a new batch of people take shelter in that place, then it becomes difficult for us to answer the people. So, there should be instructions, as it was there during the time of the late Madhav Rao Scindia, that eviction must be done when it is needed. If eviction is required to be done, it must be done and we, as public representatives, would support that. But without the fund at your disposal, without having a working plan at your disposal, if you evict people for the sake of eviction, then that is not a good thing to be done from the point of view of humanitarian considerations.

Sir, lastly I would like to request the hon. Railway Minister for increasing the quota, at the railway booking counters in the Calcutta airport, for making available tickets to those coming from Silchar and Agartala and are intending to go to Delhi, Mumbai or such other places. These booking counters were opened by the Railways at our request only. People coming from these places sometimes go to places like Mumbai for treatment of cancer patients and all. Moreover, there is one very good doctor of orthopaedics in Bihar and many of them want to visit him as well. But they do not get reservation. So, I would like to request you for enhancement in the quota in these booking counters. I hope, you have listened to what I have submitted to you and would consider them also.

Sir, with these words, I conclude my speech.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का हार्दिक स्वागत करता हूं। मैं सबसे पहले तो उन्हें इस बात के लिये भी बधाई देता हूं कि उन्होंने यह रेल बजट इस चतुराई से प्रस्तुत किया कि इससे पहले जितने भी रेल बजट प्रस्तुत हुये, उस समय हंगामा हुआ लेकिन ऐसा पहली बार हुआ कि कोई भी हंगामा नहीं हुआ। यहां तक कि विपक्ष के सदस्यों ने भी उनके भााण को ध्यानपूर्वक सुना। उन्होंने राजभाीा का प्रयोग करके यह रेल बजट पेश किया, इसके लिये भी वे बधाई के पात्र हैं।

19.20 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

इस रेल बजट की जो विशोताएं हैं, उनके बारे में बहुत कुछ समाचार पत्रों में आ चुका है, परंतु मैं अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकृट करना चाहूंगा। मैं सबसे पहले उनसे अनुरोध करना चाहता हूं कि अजमेर एक ऐतिहासिक, धार्मिक और पर्यटन की दृटि से पवित्र तीर्थस्थान है। पुकर और अजमेर में लाखों तीर्थयात्री और जायरीन प्रति र्वा बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। हर एक रेल मंत्री जी ने अजमेर के लिए कोई न कोई रेल अपने राज्य से चलाने का प्र ायास किया है, लेकिन बिहार शरीफ को अजमेर शरीफ से अभी तक नहीं जोड़ा गया है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह पटना को अजमेर से जोड़ने का कट करें,क्योंकि बिहार के लोग बहुत बड़ी संख्या में अजमेर, पुकर और ख्वाजा साहब की दरगाह की यात्रा करने के लिए आते हैं।

बिहार पर्यटन की दृटि से एक महत्वपूर्ण राज्य है और राजस्थान भी पर्यटन की दृटि से महत्वपूर्ण राज्य है। किसी रेल मंत्री ने बंगलौर से अजमेर को जोड़ा, किसी ने कोलकाता से अजमेर को जोड़ने का प्रयास किया और नई रेल गाड़ी चलाई। माननीय रेल मंत्री जी ने राजस्थान के ऊपर काफी कृपा की है, उन्होंने लगभग पांच नई गाड़ियां चलाई हैं और सीमान्त क्षेत्र के डिफैन्स डिपार्टमैन्ट की मदद से कुछ नई लाइनों के निर्माण की घोाणा की है,लेकिन अजमेर को कोई नई रेल नहीं दी है। आपने केवल अजमेर-बंगलौर गाड़ी का सप्ताह में जो एक फेरा होता था, उसके सप्ताह में दो फेरे कर दिये हैं। आपने अजमेर को केवल यही दिया है।

मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि मेरी दो महत्वपूर्ण मांगे हैं। एर्नाकुलम से अजमेर आने वाली गाड़ी को अजमेर तक बढ़ा दिया जाए। केरल पर्यटन की दृटि से महत्वपूर्ण राज्य हैं तथा अजमेर भी पर्यटन की दृटि से महत्वपूर्ण है। केरल में मुस्लिम आबादी बहुत बड़ी संख्या में हैं, जिनका अजमेर आना-जाना लगा रहता है। इसके अलावा अजमेर में दक्षिण भारत विशोकर केरल के लोग बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं, उन लोगों के आने-जाने की कोई व्यवस्था होनी चाहिए। उपरोक्त गाड़ी दिन भर जयपुर में खड़ी रहती है। यदि उसे जयपुर से अजमेर तक बढ़ा दिया जाए तो रेलवे को कोई नया खर्चा नहीं आयेगा और अजमेर को दक्षिण मार्ग से जोड़ने वाली एक नई रेल मिल जायेगी।

सभापति महोदय, मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि जम्मू-तवी से पूजा एक्सप्रैस जयपुर तक चलती है। वह दिन भर जयपुर में खड़ी रहती है। अगर उसे जयपुर से अजमेर तक बढा दिया जाए तो वैणो देवी और पुकर का सीधा सम्पर्क हो सकता है। मैं समझता हूं कि हमारे संवेदनशील रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे। जैसा मैंने प्र ारम्भ में कहा कि पटना, पाटलिपुत्र को अगर अजमेर से जोड़ दिया जाए तो बिहार से बहुत बडी संख्या में लोग अजमेर आते हैं, मैं समझता हूं कि अजमेर और राजस्थान को माननीय नीतीश जी की बहुत बड़ी सौगात होगी और उनके ऊपर अजमेर और पुकर दोनों मेहरबान होंगे। मुझे आशा है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में ब्यावर और किशनगढ़ दोनों एक लाख से ऊपर की आबादी के नगर हैं। दिल्ली से अहमदाबाद के बीच जो सुपरफास्ट आश्रम गाड़ी चलती हैं, बांदीकुई और दौसा जो छोटे से नगर हैं और जिनकी आबादी पचास हजार के आसपास है। इनके बीच 25 किलोमीटर की दूरी है, जहां यह गाड़ी दोनों जगह रुकती है, जबकि अजमेर से 25 किलोमीटर पहले किशनगढ़, जो मार्बल व्यवसाय का बहुत बड़ा केन्द्र है और उसकी आबादी लगभग एक लाख है तथा अजमेर से 55 मील की दूरी पर ब्यावर नाम का नगर है, जिसकी आबादी लगभग डेढ़ लाख है, जहां व्यवसाय के लिए दक्षिण भारत, गुजरात, महाराट्र और अन्य राज्यों से बड़ी संख्या में लोग आते-जाते हैं, लेकिन ब्यावर और किशनगढ़ में सुपरफास्ट आश्रम गाड़ी नहीं रुकती है। जब भी हम मांग करते हैं तो कहते हैं कि दूरी बहुत कम है, इसलिए वह गाड़ी नहीं रुकेगी। आप वहां इस गाड़ी का दो मिनट का हाल्ट दे दें। शायद रेल मंत्री जी को ध्यान नहीं होगा कि इस गाड़ी का फुलेरा कोई कमर्शियल स्टॉपेज नहीं है। लेकिन वहां यह मेन्टीनेन्स के लिए 15 मिनट खड़ी रहती है। जयपुर में 25 मिनट खड़ी रहती है। इसके मेन्टीनेन्स का काम जयपुर में हो सकता है। सुपर फास्ट आश्रम एक्सप्रैस अजमेर के पास किशनगढ़ और अजमेर से आगे ब्यावर जो दोनों एक लाख से ऊपर की आबादी के नगर हैं, वहां इस गाड़ी को रुकवाने की व्यवस्था करें।

मान्यवर, आपने एक अच्छा काम किया कि एक फार्मूला बनाया राज्यों की परियोजनाओं के लिए, लेकिन उस फार्मूले के आधार पर आपने जो आबंटन किया है, मैं कहना चाहता हूँ कि देश में क्षेत्रफल की दृटि से सबसे बड़ा राज्य राजस्थान है। राजस्थान में आपने अजमेर-पुकर के लिए दो साल हो गए, एक परियोजना स्वीकृत की थी पर उसके लिए केवल पांच करोड़ रुपये मंजूर किये हैं। अजमेर, चित्तौड़ और उदयपुर की मीटर गेज को ब्रॉडगेज में बदलने वाली बात है, उसके लिए केवल 25 करोड़ रुपये मंजूर किये हैं। इसी प्रकार बांदी कुई-आगरा फोर्ट बहुत महत्वपूर्ण लाइन थी जो पश्चिमी उत्तर प्रदेश को अजमेर से जोड़ने वाली थी, आगरा को अजमेर से जोड़ने वाली थी और बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है, अभी तक उसको मीटर गेज से ब्रॉडगेज में नहीं बदला। पहले यह बी.ओ.टी. में थी और फिर रेल मंत्रालय ने उसको अपने हाथ में लिया है लेकिन अफसोस है कि इतना कम धन मंजूर किया है कि वह शायद नहीं बन पाए।

जैसा मैंने प्रारंभ में कहा कि इस रेल बजट में पहली बार रेलवे लाइनें बिछाने के लिए और नई परियोजनाओं के लिए जो नया फार्मूला बनाया है, उस फार्मूले के अनुसार राज्यों के क्षेत्रफल के अनुसार किसी भी राज्य को वंचित नहीं रहना पड़ेगा, कुछ न कुछ परियोजनाओं के लिए मिलेगा, लेकिन मैं चाहता हूँ कि आधा तीतर आधा बटेर वाली स्थिति न हो। अभी कम से कम जिस किसी भी लाइन को बनाने का काम लिया जाए, उस एक लाइन को एक बार में पूरा कर दिया जाए तो वह काम पूरा हो सकता है। इसलिए जहां आपने "यात्री सुविधा वी" मानकर रेलवे को 150 र्वा हो गए, ऐसा मानकर यात्रियों को सुविधा देने के लिए शुद्ध जल उपलब्ध कराने हेतु "रेल नीर" शुरू कराने का निश्चय किया है, फूड प्लाज़ा की बात कही है और सबसे बड़ी बात कि विभिन्न श्रेणी के किरायों में युक्तिकरण आपने पहली बार किया है चाहे माल भाड़े में हो या यात्री भाड़े में। हमारे विपक्षी कहते हैं कि किराया बढ़ा दिया है। कई र्वाों से सेकंड क्लास का किराया नहीं बढ़ा था। अब जो किराया बढ़ाया है वह बढ़ा तो है लेकिन हिसाब लगाया जाए तो कुछ स्थानों पर चाहे लंबी दूरी में कुछ श्रेणियों का घटाया भी है। ऐसे ही मालभाड़े में जो युक्तिकरण किया है वह अच्छी बात है।

इसके अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा की ओर आपने विशेा ध्यान दिया है और इसके लिए विशेा बजट का आबंटन कराया है। उसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूँगा कि भारतीय रेलवे देश का सबसे बड़ा यातायात संस्थान है और सौ लाख कर्मचारी इसमें काम करते हैं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूँगा कि यह रेल सेवा जन सेवा है। राकेश मोहन समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखकर इसको व्यवसायी सेवा बनाने का प्रयास न करें, अन्यथा आम जनता का जो आम तौर पर सहारा रेलवे है, रेलवे के द्वारा जनता यात्रा करती है और रेलवे के बारे में कहा जाता है कि रेलवे राट्र की वह नसें हैं जिनमें राट्रीय एकता का रक्त बहता है। ऐसी महत्वपूर्ण रेल सेवा का जो विभाग है, वह जन सेवा के रूप में रहना चाहिए। मैं बधाई देना चाहूँगा कि बजट में सीमित संसाधनों के बावजूद भी यात्रियों को सुविधाएँ उपलब्ध कराने का प्रयत्न किया गया है।

एक बात कहकर में अपना स्थान ग्रहण करूंगा। मैं आपका संरक्षण चाहूँगा। अजमेर में रेलवे के कारखाने लोको और कैरिज के हैं। आपने कृपा करके उन कारखानों में कुछ कार्य सौंपा है लेकिन और ज्यादा कार्य उन कारखानों की क्षमता के अनुसार, वहां की मशीनरी के अनुसार दिलवाने का कट करें ताकि वहां जो श्रमिक काम करते हैं, उनको रोज़ी रोटी मिले और उन्हें वी.आर.एस. का शिकार न होना पड़े या उनको खाली घर न बैठना पड़े। नई भर्ती पर आपने पाबंदी लगाई है उसको भी हटाने का कट करें ताकि उन लोको और कैरिज कारखानों में श्रमिक जा सकें। वहां एक स्टेडियम है, जहां अखिल भारतीय प्रतियोगिताएं होती हैं लेकिन वह कुछ र्वाों से शायद धन के अभाव में या जितना विकास होना चाहिए या मेनटेनेन्स होनी चाहिए, उसके अभाव में सूना पड़ा है। उसकी ओर भी विशेा ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

अंत में मैं पुनः रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि मंत्री जी ने राजस्थान के ऊपर अपेक्षाकृत कृपा तो की है लेकिन कम की है। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि थोड़ा और उदार बनकर क्षेत्रफल की दृटि से सबसे बड़े राज्य राजस्थान की आकांक्षाओं की पूर्ति करने के लिए इसको रेल सेवा के नक्शे पर भी महत्वपूर्ण स्थान दिलवाने का कट करें।

।श्री चन्द्रप्रताप सिंह (सिंधी)- महोदय, मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ एवं अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकर्ाित करना चाहता हूँ ।

शक्तिपुंज एक्सप्रैस हावड़ा से जबलपुर तक चलती है, जो जबलपुर पहुंचकर 28 घंटे तक खड़ी रहती है और दूसरे दिन पुनः हावड़ा के लिए प्रस्थान करती है । इस गाड़ी को जबलपुर से बढ़ाकर भोपाल तक चलाने से अतिरिक्त भार रेल विभाग को नहीं पड़ेगा और यात्रियों को सुविधा मिलेगी ।

शक्तिपुंज एक्सप्रैस का ठहराव मडवास ग्राम या निवास ग्राम में किया जाये जिससे सिधी जिला मुख्यालय पहुचंने में सुविधा होगी ।

दक्षिण पूर्व रेलवे के अन्तर्गत बिलासपु से अनूपपुर के बीच में रेलवे ट्रैक खराब है लगभग 46 कि.मी. उस ट्रैक का शीघ्र सुधार कराया जाये। जिससे यात्री गाड़ी एवं मालगाड़ी यातायात में वृद्धि होगी ।

दक्षिण पूर्व रेल के अन्तर्गत चिरमिरी,मनेन्द्रगढ़ एवं विश्रामपुर स्टेशन से सारनाथ एक्सप्रैस का आरक्षण कोटा बहुत कम है । सरगुजा जिला कोरिया जिला कोयलाचंल क्षेत्र होने से यात्रियों को बनारस,इलाहाबाद जाने के लिए बस द्वारा यात्रा करनी पड़ती है अतएव बनारस, इलाहाबाद लखनऊ तक का आरक्षण कोटा निर्धारित किया जावे तथा चिरमिरी विश्रामपुर से सीधी रेल सेवा बनारस तक प्रारम्भ किए जाने पर भी विशेा ध्यान दिया जाए ।

चिरमिरी से बिलासपुर पैसेजर ट्रेन चलती है उस रेलगाड़ी को रायपुर-दुर्ग तक बढ़ाया जाये , जिससे यात्रियों को राज्य की राजधानी तक सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सके ।

चिरमिरी मनेन्द्रगढ़ स्टेशन के बीच में हसदेव नदी पर रेल पुल जो अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ है, वह कमजोर हो चुका, अवएव पुल का निर्माण अलग से कराया जाए ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

***श्री विणु देव साय (रायगढ़)**

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट 2002-2003 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं । माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में 16 नई जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाने का प्रावधान किया है इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं । रायगढ़ से दुर्ग, जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए क्षेत्र की जनता के तरफ से उन्हें बधाई देता हूं । किन्तु मेरे रायगढ़ लोक सभा क्षेत्र के द0पू0 रेलवे के रायगढ़ में दिनांक 14.9.1998 को माननीय मंत्री जी द्वारा कोचिंग टर्मिनल का शिलान्यास किया गया था । यह शिलान्यास होने से रायगढ़ की जनता की जो पुरानी मांग थी, वह पुरी हुई थी । टर्मिनल से रायगढ़ क्षेत्र की जनता का भावनात्मक लगाव भी है क्योंकि रायगढ़ के अतिरिक्त जशपुर एवं सरगुजा जिला के लोग भी यहां से यात्रा करते हैं । वर्तमान में रायगढ़ होकर जो यात्री गाड़ियां चल रही हैं वह यात्रियों की संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं है । टर्मिनल के बन जाने से रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी, ऐसा मेरा मानना है । चूंकि जो भी यात्री गाड़ियां रायपुर तथा बिलासपुर से चलती है जैसे कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, महामाया एक्सप्रेस, इस्पात एक्सप्रेस जो हावड़ा से राउरकेला तक चलती है, टर्मिनल बन जाने से रायगढ़ तक चला करेंगी ।

माननीय मंत्री जी ने नये बजट में 1. दुर्ग से बंगलौर एवं 2. दुर्ग से जयुपर सप्ताह में एक दिन चलाने की घोाणा की है जिसका मैं स्वागत करता हूं किन्तु दुर्ग से चलने से पूरा छत्तीसगढ़ क्षेत्र इस सुविधा से वंचित हो जाएगा । मेरा मानना है कि

*सभा पटल पर रखा गया ।

रायगढ़ में कोचिंग टर्मिनल बन जाने से ये ट्रेनें रायगढ़ से चला करेंगी जिससे अधिक से अधिक लोगों को इनका लाभ मिलेगा । शासन की भी यही मंशा है कि कम खर्च से अधिक लोगों को इनका लाभ मिले । राज्य शासन ने टर्मिनल निर्माण हेतु आवश्यक भूमि उपलब्ध करा दी है एवं रेल विभाग ने 30 लाख रूपये मुआवजा भी दे दिया है किन्तु इस बजट में इस कार्य हेतु कोई राशि का प्रावधान नहीं किया गया है ।

इसलिए महोदय, आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि कोचिंग टर्मिनल निर्माण हेतु राशि उपलब्ध कराने का कट करें । मैं पुनः रेल बजट 02-03 का पुरजोर समर्थन करते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं ।

***SHRI PABAN SINGH GHATOWAR (DIBRUGARH):**

I am not going to repeat all the points already mentioned by the Hon. Members of this House. I only confine myself to the problems, hopes and expectation of the people of North-Eastern Region.

Sir, the presence of Railway in the N.E. Region is comparably very poor. For long, the successive Railway Budgets have failed to attend the problems and demands of the people of the region. But I shall thank Shri Nitish Kumar Ji for introducing few New Trains this year for the people of the N.E. Region:

1. **A weekly Train from Guwahati to Bikaner via Jaipur.**
2. **Jan-Shatabdi Train between /guwahati to Dimapur.**
3. **New passenger train between Guwahati and Bongaigaon via Goalpara.**

Sir, while mentioning about the Mega Bridge project of Bogibeel in his Budget Speech, the Hon. Railway Minister has said :

"The House will be happy to note that commencement of work on the Bogibeel Bridge over the mighty Brahmaputra will take place during the ensuing Bihar celebrations." But the people of Assam and Arunachal Pradesh would like to be assured that the commencement does not turn out to be a ritual followed by years of inactivity on the project as was done in the past. The amount sanctioned for the project in this year's budget is not sufficient I request the Hon. Railway Minister for allocation of more fund to this project on priority basis and see that the project is completed well in time.

***Speech was speech was laid on the Table.**

Now I like to draw the kind attention of the Hon. Railway Minister to some of the long-standing demands of the people of our region:

1. Doubling of the Railway line from Jalpaiguri to Guwahati. This

   will ease the traffic flow and create additional capacity on this saturated sections.

2. In his Budget, the Railway Minister has not announced any step to start construction work of the Rangia Railway Division, for which foundation stone was laid way back in 1995. I demand immediate start of this work.
3. Till today, the Railway Ministry has not taken any step to start the work of Railway Electrification in the whole of N.E. Region. Early steps must be taken in this regard.
4. Early action has to be taken for the Gauge conversion of Rangia to

   Murkongchelek as this is the only Railway line of the North bank

of Assam and Arunachal Pradesh.

5. A long standing demand of the people of Upper Assam is to extend the Avadh Assam Train upto Dibrugarh.
6. The inter-city Train between Guwahati to Tinsukia should be extended upto Dibrugarh.

(7) Connecting Moranhat to Dibrugarh by a New line of 26 Km is a

long standing demand of the people of the area. This will shorten the distance of Simulguri-Dibrugarh main Broad Gauge line by about 90 km and it will connect Bogibeel Bridge also . I request the Hon. Railway Minister for early consideration of this project.

In his budget speech, the Hon. Railway Minister has dedicated the coming year as passenger Amenities year, Sir, I like to draw the attention of the Railway Minister some of the difficulties faced by the passengers of North-Eastern Region:

i. The safety of the travelling passengers is one of the most important things in the region. Railway in consultation with the respective State Governments should take adequate measures in this matter.
ii. Most of the Railway stations of the region are very old and without proper passenger amenities. I request you to take necessary steps for rectification of these deficiencies.
iii. The compartments of most of the passenger trains are very old and this causes lot of inconvenience for the travelling passengers. These should be gradually replaced by new compartments.

At the end I request the Hon. Railway Minister to take all possible steps so that the people of my region also feel and appreciate that the Indian Railway in its true sense is the garland of National Integration of our great country.

***SHRI V.S. SIVAKUMAR (THIRUVANANTHAPURAM)** : I am very much thankful to you for including the following projects in the Railway Budget 2002-2003 in my constituency at Trivandrum.

The major Project included in the Budget is the construction of 2nd Terminal at Kochnveli near Trivandrum and conversion of Parassala Station in to crossing section. The total cost of the new terminal Project at Kochuveli is Rs. 8 crores. The allocation in the Budget is 5 lakhs only considering the importance of the Project, the amount earmarket in the Budget is too small. The construction of the 2nd terminal is very much essential as the development of the central station at Trivandrum is in a saturated stage. Hence it is requested that the new project may be taken up on a war footing basis. So, I request that the allocation may be enhanced to Rs. 1 crore or at least Rs. 50 lakhs. The allocation for Parassala crossing station is also very negligible. It is also requested to enhance the amount to Rs. 50 lakhs.

Central Railway Station

The development works at TVM Central Station is now going on. Considering the importance of the TVM Central Railway Station, you may be pleased to direct the concerned authorities to complete the work immediately.

Nemom Station into Crossing Station

Railway Authorities have already submitted a proposal for conversion of Nemom Station into a Crossing Station. It is highly helpful to the passengers from the Southern part of TVM.

*Speech was speech was laid on the Table.

Development of Neyyattinkara Railway Station

Being a Taluk Headquarters Nta railway station needs the following developments:

- Firstly introduction of computerised reservation system for all trains originating from TVM, Nagercovil and Kanyakumari;
- Stoppage may be allowed to all express trains passing through this station;
- Thirdly, extension of platform No.2 and provide roofing.

Dhanuvanchapuram Railway Station

On various occasions, I had represented the Railway Ministry the need for developing Dhanuvanchapuram Railway Station into a departmental Station, which is now running to contract basis.

The large number or commuters board and alight from this station daily. Also the monthly collection is very that Dhanuvanchapuram Railway Station may be upgraded into departmental Station by constructing Permanent Station building instead ot temporaray asbestose shed and providing basic amenities.

I hope that the Hon'ble Minister will consider the above matters forwarding for which I shall be ever grateful to him.

*श्रीमती शीला गौतम (अलीगढ़)

भारतीय रेल के डेढ़ सौ र्वा पूरे होने जा रहे हैं इस ऐतिहासिक र्वा के रेल बजट में आपने मुझे जो बोलने का मौका दिया है उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं ।

गत डेढ़ सौ र्वाों से रेल भारत के गरीब और निम्न मध्यम वर्ग की यात्राओं का सबसे प्रमुख और सुगम माध्यम बनी रही है, इस बजट के साथ ही भारतीय रेल ने कई नई सुविधाएं प्रदान की है ।

भारतीय रेल की प्राथमिकता राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस के उच्च श्रेणी यात्रियों के पांच र्वा तक के बच्चों को निःशुल्क भोजन देने, शुद्ध डिब्बाबंद पेयजल उपलब्ध कराने, फूड प्लाजा खोलने की योजना स्वागतमय है ।

मालभाड़े को युक्तिसंगत बनाने का जो प्रयास किया गया है वह एक अच्छा कदम है विभिन्न श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि से भी 910 करोड़ रूपये प्राप्त होने का अनुमान लगाया है इस तरह यात्री किराए में वृद्धि और मालभाड़े को युक्तिसंगत बनाने के क्रम में कुल 1360 करोड़ रूपये प्राप्त होने का अनुमान लगाया गया है । यह कुल मिलाकर रेलवे की र्वािक योजना 10857 करोड़ रूपये की होगी । माल ढुलाई में 2 करोड़ 10 लाख टन की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है । और यात्रियों की संख्या में भी चार प्रतिशत की वृद्धि संभावित है । इसके बीच अच्छी बात यह है कि 35 नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रयास 16 जनशताब्दी इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने का प्रस्ताव भी अच्छा कदम है ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

महोदय मेरा सुझाव यह है कि फिलहाल रेलवे की परिसंपत्तियां ऐसी पड़ी है जिनका इस्तेमाल नहीं हो रहा है और उनके इस्तेमाल की जरूरत है, रेलवे से आम जनता की अपेक्षाएं काफी अधिक है आज भी उनके लिए यातायात का सबसे प्रमुख साधन वही है, लोग चाहते हैं कि सुविधाएं भी बढे लेकिन जब तक दूरदराज के उपेक्षित इलाकों को रेल लाइनों से नहीं जोड़ा जाएगा तब तक न रेलवे की स्थायी आमदनी बढ़ेगी और न ही पूरी प्रणाली का आधुनिकीकरण संभव हो पायेगा । इस बजट में सुरक्षा कार्यों पर 2110 करोड़ रूपये खर्च करने का प्रस्ताव है और रेल मंत्री जी का यह आवश्वासन स्वागतयोग्य है कि पुरानी योजनाओं को पूरा किए बिना नई योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा । परंतु नई रेलवे लाइनों की जितनी मांगें अभी तक लंबित पड़ी है उन पर अभी तक विचार नहीं हुआ है, विस्तार कार्यक्रमों को पूरा करने के लिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र अलीगढ़ उ0 प्र0 की रेलवे की कुछ समस्याओं से आपको अवगत करा रही हूं । आपसे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि आप मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता के हित को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित सुझावों पर विनम्रता पूर्वक विचार करने की कृपा करेंगे ।

1. मैं अलीगढ़ संसदीय क्षेत्र का चौथी बार प्रतिनिधित्व कर रही हूं । अतः गत 11 र्वाों के अंतराल में मैं आपका ध्यान अलीगढ़-दिल्ली के बीच यात्री रेल सुविधाओं एवं रेलवे से संबंधित मामलों को सदन में उठाती रही हूं ।
2. अलीगढ़ भारत का ही नहीं अपितु विश्व में एक महान शिक्षा केन्द्र तथा हार्डवेयर एवं ताला उद्योग का महत्वपूर्ण केन्द्र है । अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय में बाहर के देशों से अनेक छात्र-छात्राएं शिक्षा प्राप्त करने आते हैं । माल की आवा-जाही बहुत है । नगर से राजधानी एवंर गाजियाबाद के लिए प्रतिदिन भारी संख्या में लोग आते-जाते हैं । यद्यपि प्रातः दो ई एम यू तथा एक पैंसिंजर गाड़ी दिल्ली की ओर आती है । परंतु अलीगढ़ से ही इन गाड़ियों में इतनी अधिक भीड़ हो जाती है कि आगे आने वाले स्टेशनों से चढ़ने वाले यात्रियों को बैठने का स्थान ही नहीं मिलता । यहां तक कि खुर्जा के बाद अलीगढ़ वालों को यह कहकर उठा दिया जाता है कि "अलीगढ़ वालों बहुत देर बैठ लिए अब खड़े हो जाओ ।" यदि कोई खड़ा नहीं होता है तो झगड़ा होता है । इससे सभ्रांत नागरिकों तथा विशोकर महिलाओं को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । अतः मेरा आपसे विशो अनुरोध है कि अलीगढ़ से दिल्ली के बीच एक फास्ट ई. एम. यू. अविलंब चलायी जाय । इस फास्ट ई. एम. यू. को तुरंत चलाए जाने का औचित्य स्वयं महाप्रबंधक उत्तर रेलवे ने स्वीकार किया है ।
3. वर्तमान में चल रही दिल्ली-अलीगढ़ ई एम यू ट्रेन में अधिक भीड़ को देखते हुए कोचों की संख्या अविलंब बढ़ाई जानी चाहिए वर्तमान में केवल 12 कोच हैं, जिसे 16 कोच कराया जाए तथा डीके- 2 को अलीगढ़ तक बढ़ाया जाय ।
4. एक ई एम यू ट्रेन अलीगढ़/ दिल्ली लगभग सांयकाल 3 या 4 बजे चलायी जाए जिससे दिल्ली एवं आगे जाने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके, वही ट्रेन शाम को 7.30 बजे वापस देहली से अलीगढ़ आये ताकि ऑफिस देर से छूटने वाले यात्रियों को सुविधा मिलसके ।
5. मेरे आग्रह एवं अलीगढ़ की जनता की आवश्यकताओं को दृटिगत रखते हुए अलीगढ़ जंक्शन को एक मोडल स्टेशन के रूप में उन्नयन किए जाने का प्रस्ताव है । इस कार्य के लिए बजट में यथानुकूल धनराशि का प्रावधान किया गया है और इस दिशा में कार्य भी प्रारंभ हो गया है । जिसके लिए मैं, माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देती हूं, इससे शहर की ओर मालगोदाम की तरफ रेलवे की खाली जगह से ई एम यू गाड़ियों को आने जाने की सुविधा के साथ-साथ कार की पार्किंग आदि की सुविधा के लिए रेल मंत्रालय से स्वीकृति प्रदान है उसे शीघ्रताशीघ्र प्रारंभ कराने की कृपा करें ।
6. विदित हो कि अलीगढ़ से बरेली लाइन पर राजघाट-बबराला स्टेशन के पास से पवित्र गंगा नदी प्रवाहित होती है । प्रत्येक माह यहाँ से भारी संख्या में लोग गंगा स्नान को जाते हैं विशो कर पूर्णिमा व अमावस्या तथा अन्य पर्वो पर । अंग्रेजों के समय में लोगों की गंगा-स्नान की धार्मिक भावना को ध्यान में रखते हुए स्पेशल गाड़ियों का प्रबंध किया जाता था । साथ ही प्रातःकाल राजघाट-बवराला को रेल गाड़ी चलती थी और रशाम को उधर से वापिस आती थी । अलीगढ़ वासियों की

यह बहुत पुरानी मांग है । अतः अलीगढ़ से राजघाट-बवराला के बीच एक रेलगाड़ी चलायी जाय जिसे चन्दौसी तक बढ़ाया जा सकता है और विशेा पर्वो पर मेला स्पेशल चलायी जाए । इस दिशा में अलीगढ़-बरेली इण्टर सिटी एक्सप्रेस चलाकर भी इस सुविधा को उपलब्ध कराया जा सकता है ।

7. अलीगढ़-दिल्ली के बीच गाड़ियों का आवागमन काफी है यदि एक और ट्रैक का प्रोविजन हो जाये तो रेलों का आवागमन सुचारू रूप से हो जाएगा साथ ही ई एम यू ट्रेनों के फेरे भी बढ़ाए जा सकते हैं इससे प्रतिदिन आने वाले यात्रियों की सुविधा हो जाएगी ।
8. माननीय अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कुछ रचनात्मक तथ्यों की ओर आकर्ाित करना चाहूंगीः-

(क) अलीगढ़ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं0 2 एक मुख्य प्लेटफार्म है, जो काफी पतला एवं चौड़ाई में बहुत छोटा है, जिसके कारण यात्रियों को भीड़ की अधिकता के कारण चढ़ने और उतरने में अत्यधिक परेशानी होती है । ऐसी स्थिति में कई दुर्घटनाएं भी हुई हैं । इसके लिए मेरा सुझाव है कि प्लेटफार्म नं. 2 के रेलवे ट्रैक के स्थान पर चौड़ाई में प्लेटफार्म ओग तक बढ़ा दिया जाय तथा प्लेटफार्म नं0 2 की ट्रेनों के लिए प्लेटफार्म नं0 3 के रेल ट्रैक का उपयोग किया जाए । आप इसका सर्वे करवा लें । प्लेटफार्म नं0 2 की लंबाई हावड़ा की तरफ तो बढ़ा दी गयी है किन्तु शेड नहीं बढ़ाये गये हैं, जिससे वर्ा में आने एवं जाने वाले यात्रियों को असुविधा होती है इसलिए मंत्रीजी से अनुरोध है कि शेड बढ़ाए जाएं ।

(ख) अलीगढ़ पुराने नगर की ओर माल गोदाम के पास कुछ पुराने जर्जर क्वार्टर बने हैं । उन क्वाटर्स को तुड़वा कर उस स्थान पर रेल यात्रियों की सुविधा के लिए वेटिंग रूप बनाया जाय तथा सिटी बुकिंग आफिस का विस्तार किया जाय ।

(ग) इसी क्रम में पुराने माइक्रोवेव टावर तथा पूर्वी केबिन के बीच बने रिहायशी जगह पर पार्क की सुविधा उपलब्ध करायी जाय तथा पान दरीबा की ओर सड़क मार्ग के किनारे दुकानों का प्रस्ताव काफी समय से लंबित है, जिसे शीघ्र अनुमति प्रदान करें, इससे रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा । स्टेशन पर साईकिल स्टैण्ड काफी लंबे समय से बंद है उसके बगल में पुराना माइक्रोवेव टावर अब कार्यरत नहीं है अतः इसके स्थान पर पुराने साइकिल स्टेंड का विस्तार कर दिया जाए तथा साईकिल स्टैंड शीघ्र चालू किया जाए । इससे नौकरी करने वाले डेली यात्रियों को साईकिल आदि खड़ी करने की सुविधा मिलेगी जिससे रेलवे राजस्व बढ़ेगा ।

(घ) रेल कर्मचारियों की आवासीय सुविधा के लिए बदरबाग तथा जेल के पास रेलवे क्वाटर्स बनवाये जायें ।

(ड.) पुराने कठपुला के पास अंग्रेजों के जमाने से ड्राइवर एवं गार्डों की आवासीय सुविधा के लिए रनिंग रूम काफी जर्जर अवस्था में है वहां जगह काफी है, इसमें मल्टी स्टोरीड आवासीय फ्लैट बनाये जा सकते हैं । रेलवे कर्मचारियों ने इस संबंध में पहल की है ।

(च) पुराने कठपुला के पास रेलवे ट्रैक से सटे कुछ पुराने जर्जर हालत के क्वार्टर बने हैं । नियोजन की दृटि से इस स्थान पर इन क्वार्टरों का कोई भी औचित्य नहीं है । अतः इस स्थान पर रेल ट्रैक का ही विस्तार किया जाय ।

(छ) वर्तमान में भीड़ को देखते हुए आरक्षण काउण्टर बढ़ाने के साथ-साथ वहीं पर एक पूछताछ काउण्टर की भी अति आवश्यकता है । जिससे यात्रियों को आरक्षण संबंधी स्थिति का पता चल सके ।

(ज) प्लेटफार्म नं0 3 व 4 पर जाने व शहर के दोनों तरफ आने एवं जाने वाला पुल काफी छोटा एवं पुराना हो चुका है तथा हिलता भी है, जिससे कभी भी टूटने का भय लगा रहता है । अतः प्लेटफार्म नंबर 3 व 4 पर जाने हेतु हावड़ा की तरफ एक नये पैदल पुल का शीघ्र निर्माण किया जाय ।

(झ) प्रशिक्षित कर्मचारियों की नियुक्ति न होने के कारण यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है । अलीगढ़ स्टेशन पर 2030 कर्मचारियों की कमी है, अतः अलीगढ़ स्टेशन पर समुचित कर्मचारियों की नियुक्ति की जाये ।

9. मेरे 6 साल के प्रयासों के बाद माननीय मंत्रीजी द्वारा अलीगढ़ में दिल्ली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस का ठहराव दिया गया, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को हार्दिक बधाई व धन्यवाद देती हूं ।
10. मैं यात्रियों की सुविधा हेतु दो एक्सप्रेस गाड़ियों लिच्छिवी एक्सप्रेस एवं पुरूोत्तम एक्सप्रेस के अलीगढ़ स्टेशन पर ठहराव की मांग करती आ रही हूं । अतः मेरा आपसे विशेा अनुरोध है कि इन गाड़ियों का अलीगढ़ पर ठहराव सुनिश्चित कराया जाए ।
11. बरेली/दादर 4314/4313 एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल शनिवार को वााँ से चल रही है को कम से कम सप्ताह में तीन दिन किया जाना चाहिए जिस पर यात्रियों को कम चालन के कारण काफी कठिनाई हो रही है । इस ट्रेन में वेटिंग लिस्ट सबसे अधिक होती है ।
12. दिल्ली स्टेशन पर खड़ी रहने वाली जम्मू मेल को अलीगढ़ तक बढ़ाने से जम्मू तथा वैणों देवी के दर्शनार्थ जाने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी जो वर्तमान में नहीं है ।
13. पहले दोपहर में एक सवारी गाड़ी सीधे दिल्ली/आगरा कैण्ट चलती थी, जिसके स्थान पर .ई एम. यू. चलाई गई जो कानुपर तक जाती है और उसके प्रायः लेट रहने के कारण टूण्डला में आगरा जाने हेतु कोई कनैक्शन नहीं मिलता है । ई. एम. यू. का टाईम इस प्रकार सैट किया जाय ताकि टूण्डला से आगरा जाने वालों को सुविधा मिल सके ।
14. सबसे महत्व की बात यह है कि अलीगढ़ शहर की जी. टी. रोड के लिए भारी वाहनों के आवागमन हेतु केन्द्र व प्रदेश सरकार, अलीगढ़ के चारों ओर ट्रैफिक को आने जाने की सुविधा के लिए बाई पास बनवा रही है वहां पर दो स्थान पर रेल वे क्रासिंग आती है, जिसमें से गेट नम्बर- 112 सी/3 पर पुल निर्माण की स्वीकृति मंत्रालय द्वारा प्रदान कर दी गयी है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देती हूं, साथ ही अनुरोध करती हूं कि अवशेा एक रेलवे क्रासिंग सं0 105-सी पर उपरगामी सेतु का निर्माण किया जाय । क्योंकि जो रेल लाईन अलीगढ़ होकर जाती है वह दिल्ली से कलकत्ता की लाईन है और जिस पर 24 घण्टे में कम से कम 200 ट्रेनों का आवागमन होता है ।

अंत में मैं पुनः एक बार माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का पुरजोर समर्थन करती हूं और जनहित में ऐसे अच्छे संतुलित बजट के लिए हार्दिक धन्यवाद देती हूँ ।

***SHRI S. MURUGESAN (TENKASI) :**

I wish to lay on the Table of the House my speech on railway budget for the year 2002-2003.

Certain Railway projects are pending in my constituency for a long time which need to be addressed to on priority basis.

Allocation of adequate funds for conversion of Virudhuinagar- Quilon and Tirunelveli − tenkasi into broadgauge and early completion.

Introduction of a new train from Sengottah to Chennai Via Madurai.

Introduction of a new train from Madurai − Mumbai via Tenkasi, sengottah and Quilon which would considerably reduce the distance to Mumbai.

Facilities for booking of tickets through computer from Tenkasi with connectivity to important centers in the country.

Construction of a railway gate at Sundaresapuram railway line in Kadayanallur assembly constituency of Tenkasi Parliamentary Constituency.

Construction of an overbridge near the railway gate at Pavoor Chathiram in Tenkasi-Tirunelveli highway.

Construction of a new broadgague railway line from Courtallam to Kanyakumari Via Tenkasi, Ambasamudram, Valliyur , Panangudi.

*Speech was speech was laid on the Table.

I already represented for formation of new Railway Line in between Kadayanallur to Sankarankoil via Puliyangudi which is only 8 kms and covers over one lakh population.

Sir, I wish to appeal to Hon'ble Railway Minister, through you, to allocate adequate funds for early completion of already approved projects and ordering survey at the earliest for the new projects.

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : माननीय सभापति जी, मैं रेल बजट 2002-03 का पुरजोर विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। पुरजोर विरोध इसलिए कर रहा हूं क्योंकि देश के सबसे बड़े प्रान्त की सबसे बड़ी और घनी आबादी वाले क्षेत्र पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। इस बार पूर्वान्चल के पूर्वी उत्तर प्रदेश का ध्यान रेल बजट पर था इसमें मऊ, बलिया, आजमगढ़ और वाराणसी के लोगों के दिमाग में विशे रूप से यह था कि इस बार मंत्री महोदय रेल बजट में औरैया से जौनपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज में बदलने की व्यवस्था अवश्य करेंगे, लेकिन उन्हें निराशा हाथ लगी।

मान्यवर, मैंने इस बारे में स्वयं व्यक्तिगत तौर पर मिलकर और आवेदन कर के तथा सदन के माध्यम से क्षेत्र की जनता का ध्यान मंत्री जी की तरफ दिलाया था। औरैया से जौनपुर चार बार रेलगाड़ी आती थी और जाती थी। पूरी रेल खड़ी रहती थी, लेकिन आज रेल गाड़ी को बन्द कर के रेल-बस की व्यवस्था की गई है जिसमें बड़ी मुश्किल से 75 लोग ही बैठ पाते हैं और गर्मी के मौसम में जब प्राइवेट गाड़ियां शादी विवाह में बुक हो जाती हैं तब क्षेत्रीय जनता को बड़ी ही परेशानी का सामना करना पड़ता है।

महोदय, मैं उक्त मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने की याचिका करने हेतु याचिका समिति में भी यह मामला लेकर गया था और याचिका समिति में बतौर विटनैस यातायात रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बुलाया गया था। मैं भी वहां उपस्थित था। समिति के समक्ष रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने यह स्वीकार किया था कि यह रेल लाइन बनना अत्यावश्यक है और इस मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित किया जाए, लेकिन अभी तक उसे परिवर्तित करने का प्रयत्न नहीं किया गया है। पूर्वी उत्तर प्रदेश सबसे घनी आबादी वाला क्षेत्र है जहां कम से कम 5 लाख लोग उससे लाभान्वित होते हैं। उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मैं इस बजट को पूर्ण रूप से दिशाहीन करार देता हूं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने पश्चिम दिशा में खड़े होकर सूर्योदय देखने का काम किया है। मालभाड़े व द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के किराए में वृद्धि कर के गरीब जनता के ऊपर बोझ डाला गया है। मालभाड़े में वृद्धि से सामान्य तौर पर सभी प्रकार की सामग्री का भाव बढ़ेगा जिससे आने वाले समय में उपभोक्ताओं के जीवन में काम आने वाली आवश्यक वस्तुओं के दामों पर विशे रूप से असर पड़ेगा। राजधानी और शताब्दी रेल गाडियों के किरायों में वृद्धि नहीं की गई है। उच्च श्रेणी के रेल किरायों में वृद्धि न कर के उच्च श्रेणी के लोगों की ओर विशे ध्यान दिया गया, प्रतीत होता है।

सभापति महोदय : आप कुछ सुझाव तो दीजिए।

â€¦ (व्यवधान)

श्री तूफानी सरोज : सभापति जी, हम सुझाव भी देंगे लेकिन पहले मैं अपनी बात तो कह दूं। बजट में पूर्वांचल की घोर उपेक्षा हुई है। रेल लाइन को मीटरगेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की बात इस सदन में कई बार उठाई गई है लेकिन उसमें पक्षपातपूर्ण रवैया अपनाया गया है। आप पहले मुझे अपने कट को कह लेने दीजिए, उसके बाद मैं अपने सुझाव दूंगा। वैसे सुझाव तो सब लोगों ने दिये हैं। इस रेल बजट का सभी ने स्वागत भी किया है लेकिन पहली बार ऐसा हुआ है, पहले आप मेरे दर्द को तो सुन लीजिए कि 7 से 14 परसेंट की जो वृद्धि सामान्य यात्री किराये में की गई है, पहले यह वृद्धि उच्च श्रेणी के यात्रियों के किराये में की जाती थी लेकिन पहली बार द्वितीय श्रेणी के यात्री किराये में वृद्धि की गई है। द्वितीय श्रेणी के जो यात्री हैं, वे ट्रेन में जानवरों की तरह यात्रा करते हैं। वे डिब्बे में ठुसे रहते हैं। बाथरूम और संडास तक उनसे भरा रहता है। इस वजह से माता या बहनों को जरूरत पड़ने पर संडास या बाथरूम जाने में भी तकलीफ होती है। उनके इस दुख-दर्द

की तरफ किसी ने ध्यान नहीं दिया है।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में जब स्वर्गीय कमलापति त्रिपाठी थे तब उन्होंने कुछ ध्यान दिया था लेकिन इसके बाद कोई ध्यान नहीं दिया गया है। तारीघाट से मऊ तक रेल लाइन बिछाने के लिए 1992-93 में एक सर्वे हुआ था लेकिन आज उसका कुछ पता नहीं है। इसके अलावा माननीय प्रधान मंत्री जी ने 1 करोड़ लोगों को नौकरी देने की बात कही थी लेकिन नौकरी देने की बात तो दूर रही, वी.आर.एस. के अन्तर्गत छटनी करके रेलवे में 17 लाख कर्मचारियों की जगह 14 लाख कर्मचारी कर दिये हैं। गरीब परिवारों से संबंधित तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को हटाया गया है। उच्च श्रेणी के एक भी कर्मचारी को नहीं हटाया गया है।

इसके अलावा तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के रहने के लिए यद्यपि 60 हजार क्वार्टर्स की व्यवस्था की गई है, लेकिन आज उन क्वार्टर्स की देखभाल ठीक ढंग से नहीं हो पा रहा है। उनकी स्थिति बहुत ही दयनीय है। उसकी देख-रेख के लिए सरकार कोई व्यवस्था नहीं कर रही है। केवल उच्च श्रेणी के कर्मचारियों की तरफ ही सरकार का पूर्ण रूप से ध्यान है।

रेलवे हास्पिटल, वाराणसी की तरफ मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं क्योंकि मैं उसी क्षेत्र से आता हूं। रेलवे हास्पिटल, वाराणसी में स्टॉफ की कमी तो है ही लेकिन इसके साथ-साथ वहां दवा की व्यवस्था ठीक ढंग से नहीं हो पाती।

सभापति महोदय : आप संक्षेप में अपनी बात कहिये क्योंकि और भी कई माननीय सदस्यों को इस चर्चा में भाग लेना है।

श्री तूफानी सरोज : सभापति जी, मेरा सुझाव है कि रेलवे में रेलवे केटरिंग पैटर्न निगम बनाया गया है जिसका काम खान-पान में संचालन करना है। मेरा कहना है कि इस विभाग ने केवल ठेकेदारी प्रथा शुरू कर दी है। बड़े पैमाने पर ठेकेदारी दी जा रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि वाराणसी से नई दिल्ली के लिए रोज एक राजधानी एक्सप्रैस चलाने की आप व्यवस्था करें। क्षेत्रीये जनता की मांग है कि क्षेत्र में ज्यादातर लोग कोलकत्ता में नौकरी करने के लिए जाते हैं इसलिए वहां वाराणसी से हावड़ा तक के लिए एक नयी रेलगाड़ी चालू करने की व्यवस्था की जाये।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): Sir, this year happens to be the 150th year of Indian Railways. The Railways are celebrating this year by taxing the common people and it would collect Rs.910 crore through increase in Railway fare. A few months back, 10 per cent surcharge was imposed and now they are going to collect Rs.910 crore.

Sir, the Budget is an holistic document. When the hon. Railway Minister presented this Budget to the House, he succeeded in befooling the House. Nobody could know exactly where and how much increase has been made. Even many newspapers were also perplexed with the speech of the hon. Minister.

He has said that the minimum fare for the ordinary second class trains is proposed to be increased from Rs.3 to Rs.4. If any fare increases from Rs.3 to Rs.4, what does it come to percentage-wise? It comes to 33 per cent increase. Has it been published anywhere? The Trinamool Congress in principle has always been opposed to any such decision that causes tremendous difficulty to the common people, particularly the down-trodden and the lower middle-class people. This price hike has hit that level, by which Rs.910 crore is proposed to be collected. Rs.450 crore is going to be collected from freight charges.

I would like to mention here the change in the freight of the edible salt and how it has been increased. One wagon carrying 54 to 55 metric tonnes of salt from Gandhidham to Chitpur which is in my constituency in Kolkata will now be charged Rs.1 lakh from the previous level of Rs.60,000. It means, it will be increased by Rs.40,000. I will hand over this paper to the hon. Minister, so that he could clarify when he replies as to how far I am correct in my facts and figures.

Charges for loading and unloading from Gandhidham to Malda town covering a distance of 2379 kms. have been increased by 156 per cent. From Naucity to Malda town covering a distance of 1714 kms., it has been increased by 127 per cent. From Chirai to Chitpur covering a distance of 2374 kms., it has been increased by 156 per cent.

So, any such decision announced in the Budget proposals and especially insofar as edible salt is concerned hits each and every family of the country and the poorest of the poor are badly affected. The same is the case with urea also. I was listening to hon. Members from the Congress Benches. To my utter surprise, they were so satisfied with the Budget, they were so overwhelmingly reacting to the Budget proposals that I wondered as to who will talk about the poorest of the poor people and who will tell them as to what is going to happen to them. Therefore, we totally oppose it and request the hon. Minister to withdraw the hike in a few cases wherever common people are affected insofar as the increase in freight charges to this extraordinary level is concerned.

We are concerned about the safety and security. The Prime Minister along with the Finance Minister has provided Rs.17,000 crore for the safety and security. For this, Rs.12,000 crore will be provided in the next six years and Rs.5,000 crore will be collected through surcharge by the Railway Ministry. Have the Railways made a Master Plan for this? Would any diversification of fund take place out of this budgetary support? Because in the last two years there has been no budgetary support from the Finance Ministry to the Railway Ministry. There were proposals for better safety and security. But the Finance Ministry did not spare a single penny and therefore the demand has cropped up to Rs.17,000 crore now for safety and security. I would like to know from the hon. Minister whether my complaints are correct.

I would appreciate the performance of public sector undertakings attached to the Railways in the year 2000-01. They were doing well; but what happened to them? Now the public sector undertakings are facing tremendous

threat of disinvestment throughout the country.

Even profit-making public sector undertakings are under threat. Now what was the performance in 2000-01? It has been mentioned in the Railway Minister's speech. It is not that I am quoting it myself. IRCON International made a net profit of about Rs.66 crore. RITES (Rail India Technical and Economic Services) made a net profit of Rs.15 crore. CONCOR (Container Corporation of India Limited) made a profit of Rs.217 crore and also paid a dividend of Rs.43.54 crore. The Indian Railway Finance Corporation earned a net profit of Rs.238 crore. All this happened in 1980-81. We are fully satisfied with the performance of the Railway public sector undertakings which are proceeding with their profit-making process and we positively believe that these undertakings will never be handed over to the private sector. We want this to be assured by the Railway Minister. JESSOP is a unit in Bengal which used to make wagons. It was a public sector undertaking and only against a price of Rs.18 crore, it has been recently handed over to a strategic partner in spite of the fact that it was fully engaged with the production arrangements for the Railways.

We are concerned with safety and security. Huge amount has been deposited. Earlier, when railway accidents took place, many Committees and Inquiry Commissions were announced in 1962, 1968 and 1978. Lastly, Khanna Committee was announced. But where are the actual reports? Where does it go? Are they thrown out in the waste paper boxes? What are the main reasons for accidents? I would say that human error is one of the causes for accidents. Mechanical fault and administrative callousness may be one of the reasons for accidents. Technical fault may be one of the reasons for accidents. But unfortunately, after inquiry, when all the reports are placed before the Ministry and the Government, long periods have already lapsed. These should be not taken for granted. I hope the Railway Minister will take all precautionary measures when he would launch a massive programme to see that safety and security of the railway passengers are taken care of properly.

Then, track renewal is due since years and it is pending. We are keen to know in what capacity and manner this Master Plan is going to be set up. When Shri Nitish Kumar was the Railway Minister earlier, he published a White Paper. Many things were published on this issue. We are keen to know whether the Action Taken Reports of different Commissions alongwith the steps taken by the Government as follow-up measures will be tabled in the House or not.

Accountability of the Railway Department is to be fixed. They still require austerity. There are saloon systems in the trains. I have seen the Minister travelling in the three-tier sleeper class and in the same train, the Chairman of the Railway Board was travelling in the saloon car while going to see a site of an accident in Punjab. I have seen with my own eyes. But these things happen. How much is the cost per saloon? We have saloons used for many occasions and not always for official purposes. These are matters of luxury taking place on many occasions.

So, these aspects have to be dealt with firmly. Austerity is one of the most important steps to be taken by the Government. Expenditure management of the Department is urgently required. Unless expenditure management is properly done, whatever money we collect, either through taxation or in the name of revenue collection and raise the plan outlay to Rs. 12,000 crore, it would not be useful. We have to see where we stand. Proper planning for expenditure management is very broadly required so far as Railway finance is concerned.

I would like to speak about the Railtel Corporation. Shri Sam Pitroda is an expert on this subject. When Shri Rajiv Gandhi was the Prime Minister, he brought an enthusiastic approach in the country so far as communication system is concerned. Shri Sam Pitroda was invited from abroad, this topic was discussed and a Corporation was created. I would like to know whether Railtel has totally been withdrawn. I would like to know whether it still exists. What is the reason that a person like Shri Sam Pitroda, who was totally involved in this subject, without any fees or monetary benefit, had to go back? We are very anxious that track renewal, modernisation, research and analytical development should take place properly. Poor people have been burdened. Monetary collection will be there. But are these funds properly utilised? Austerity is broadly required. It is on record that Government has got more than Rs. 700 crore. I believe the hon. Minister will try to give a very positive reply when he responds to the debate. After he presented the Budget, I saw that the Minister of Parliamentary Affairs came and embraced him and said, `कहां से तुम इस बजट में 910 करोड़ रुपए का टैक्सेशन ले आए, मैं तो समझ नहीं पाया। हम सबका भी यही हाल हुआ था। आज भी सदन में उसी हाल का प्रोजेक्शन हुआ है। We have been taxed up to maximum possible level. जब जनरल बजट में कुछ चीजों के भाव बढ़ाए गए, जैसे एल.पी. जी. के और कैरोसिन आयल के तो हमने विरोध किया था। इसके बारे में भी हम अपना विरोध दर्ज कराते हैं। संसदीय लोकतंत्र में हम लोग सरकार के साथ हैं, लेकिन कुछ वियों में हमारे आब्जेक्शंस भी हैं। I do not oppose the Budget.

*** श्री किशन लाल दिलेर (हाथरस) %**

आज बजट करोड़ों करोड़ रुपये का पास किया जा रहा है क्योंकि आपने जिस योग्यता पूर्वक सारे देश पर ध्यान देकर रेलवे विभाग में विकास की प्रगति की है वह सराहनीय है । हमारे यहां अलीगढ़ हाथरस में प्रगति की झलक नहीं आई है । हमारे दोनों जिलों की कुछ जनता की समस्या हैं जिन्हें मैं प्रस्तुत कर रहा हूं । आशा है निम्नांकित समस्याओं का समाधान अवश्य करेंगे :-

1. हाथरस सिटी में क्रॉसिंग पर सड़क पुल का निर्माण - क्योंकि इस फाटक पर मेरठ, हापुड़, गाजियाबाद, बुलन्दशहर, खुर्जा, बरेली, अलीगढ़ से आगरा तथा भरतपुर को आवागमन होता है, जनता बहुत परेशान है । घंटों तक वाहन खड़े रहते हैं । शहर की दोनों तरफ जनता परेशान होती है । अगर इस पुल का निर्माण हो जाता है तो जनता को राहत हो जाएगी ।
2. हाथरस जंक्शन पर बरौनी एक्सप्रेस तथा प्रयागराज एक्सप्रेस स्टॉपेज करने को स्वीकृति प्रदान करें ताकि जनता को राहत मिल सके ।

----

* सभा पटल पर रखा गया ।

***DR. C. KRISHNAN (POLLACHI) :**

I wish to say the following things of importance in respect of railway facilities required in my constituency Pollachi, Coimbatore District, Tamilnadu.

Pollachi is a place which is connected by only meter gauge from Coimbatore (Podanur) to Dindugal via Palani, the famous pilgrimage centre of Tamilnadu. Conversion of this length of meter gauge rail to broad gauge is a long pending dire necessity of the people of Pollachi and neighbouring villages. Pollachi, consists of Textile mills, Small Scale Industries, Agro-based business markets, pilgrim, and Tourists places (Anaimalai Wild Life sanctury). Being a very big business centre in industry as well as coconut oriented products lack of broad gauge connection is a disgust for my constituency. Preliminary works of conversion has already been done during 2001-2002. But this time nothing has been announced in Railway Budget to take up this gauge conversion project.

I request also as per the public request two new trains to be introduced between Coimbatore to Tirunelveli (via Pollachi) and Coimbatore to Tiruchendur (via Pollachi).

Thiruchendur is a holy temple city of 'Lord Muruga', there is no train facilities to Thiruchendur via Pollachi. Tirunelveli is a very big market centre where the entire agricultural products are transported from Pollachi and Coimbatore.

I shall be grateful if you could kindly introduce two new trains on the above routes and I also request you to kindly expedite the conversion of meter gauge into broad-gauge between Coimbatore to Dindugal via Pollachi at the earliest.

*Speech was speech was laid on the Table.

I request also to sanction three over-bridges in my native place (Udumalpet, Coimbatiore District):-

1. Udumalpet-Dhalli Road Rail Crossing
2. Ramasamy Nagar-Udumalpet Rail Crossing
3. Pollachi to Valparai Road Rail Crossing. These are all very highly populated area with heavy traffic.

Kindly take up the project of Mysore Samaraj Nahar via Dharapuram to Palani via Sathyamangalam. This Railway line was thought of and was planned during the British period and it is in the very initial stages only for the past more than 60 years. This will connect major business centers and townships in my constituency.

***SHRI SHIVAJI MANE (HINGOLI) :** I am hereby standing to support the Railway Budget proposed by the Hon'ble Railway Minister for the year 2002-2003. This Budget is good for the Urban areas. No burden has been imposed on the poor and general public.

I am very thankful for starting 16 Jan-Satabadi Inter-city service and 25 additional Express trains in this budget.

There is growth in computerization Pilot scheme to connect all the main District places.

The Railway Minister has not allocated sufficient funds/amount for the 'Akola Purna Project' in my Constituency, which was sanctioned in the year 1999-2000. This project is beneficial for the infrastructural development of Marathwara Region. In this Budget only Rs. 10 crores have been allocated for guage conversion project, whereas this project's cost is Rs. 235 crores. The provision of Rs. 10 crores for the above project is very meagre and it will take many more years to complete the project. So, my humble request to the Hon'ble Minister is to allocate sufficient amount for the Akola Purna Gauge Conversion project.

Sir, there is another project in my constituency which is also very important for the development of Marathwara Region and to increase the infrastructure in Marathwara − Mudkhed-Adilabad gauge conversion, which was sanctioned in the year 1985-86. Unfortunately, this project has not been completed so far and for that

*Speech was speech was laid on the Table.

purpose, I along with the other Delegation Members met the Hon'ble Minister repeatedly to sanction sufficient amount in the Budget for the completion of Guage conversion. If these projects are completed it will also be helpful to the Marathwara Electricity Board and the goods trains which transport Coal from the Coal Mines under Parki Yojna Thermal Power Station in Bad district. There will be a saving of 400 kms distance. Thus, it will save time and money and the Maharashtra State will save more than Rs. 150 crores per annum as it is the shortest route − Mudkhed-Adilabad-Hyderabad-Nagpur.

In the last Budget Railway Minister made announcement regarding computerization of all District Railway Stations but in my constituency 'Hingoli" District there is no computerisation facility.

Sir, in the last year when we met the Railway Minister, we were assured to start a new train from Mumbai to Nanded but in this budget no announcement has been made about this new train. Hence the people in Marathwara Region are frustrated and angry and they are going for agitation/dharna. To avoid this and to improve the image of the Government, a new train from Mumbai to Nanded should be started w.e.f. 1.4.2002.

Sir. No budget provision has been made for the new Railway lines in remote areas and for modernization of the railways to improve railway revenue. Railway Minister has to introduce new railway lines to find out new market for the remote areas.

Sir, due to heavy fog the railway services get disturbed and the railway is suffering heavy losses on this account. So far no technology has been introduced to face this menace. Due to fog the trains get the delayed and from 15th Dec. 2001 till date approx Rs. 400 crores loss has been suffered by the Railways.

*डा.रामलखन सिंह(भिण्ड) - महोदय, मैं अपना भााण समय की कमी के कारण आपके माध्यम से सभा पटल पर रखना चाहता हूँ । कृपया इसकी अनुमति प्रदान करने की कृपा करें ।

महोदय, मा. रेल मंत्री जी ने जिन विाम परिस्थितयों में एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है निश्चित ही धन्यवाद के पात्र हैं । मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ व मंत्री जी को बधाई देता हूँ । महोदय, मैं अपने क्षेत्र के बारे में आपके माध्यम से कुछ निवेदन करना चाहता हूं ।

गुना-इटावा रेल लाईन का कार्य पूर्ण करने का लक्ष्य 2003 है, लेकिन अभी जिस गति से कार्य चल रहा है उससे नहीं लगता कि समय सीमा के अंदर कार्य पूर्ण हो जाएगा । अतः मेरा निवेदन है कि भिण्ड एक पिछड़ा व डाकू ग्रस्त क्षेत्र है । अतः इस रेलवे लाईन को समय सीमा के अंदर पूरा किया जावे ताकि पूरे क्षेत्र को विकास का पथ मिल सके ।

1998 में आदरणीय प्रधानमंत्री जी ग्वालियर गये थे, उस समय उन्होंने एक नयी रेल लाईन भिण्ड-उरई बरास्ता महोवा घोाित की थी लेकिन इसका सर्वेक्षण कार्य अभी तक पूर्ण नहीं हुआ । अतः इसका सर्वेक्षण कार्य जल्दी पूरा करा कर बजट आवंटित कर कार्य शुरू कराया जावे ।

दतिया जिले में बसई रेलवे स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रैस रुकती है लेकिन 1995 से उसे बंद कर दिया गया, मैं 1996 से लगातार मांग कर

रहा हूँ लेकिन अभी तक सफलता नहीं मिली । मा. मंत्री जी ने मुझे मौखिक आश्वासन भी दिया कि मार्च से रूकने लगेगी । अतः पठानकोट एक्सप्रैस को बसई स्टेशन पर 1 अप्रैल से रोका जाए ।

दतिया एक ऐतिहासिक नगर है और यहां पर एक प्रसिद्ध पीताम्बरा पीठ है, जहां सारे देश के लोग आते हैं । अतः यहां की जनता की मांग झेलम एक्सप्रेस को रोकने की होती रही है । अतः एक्सप्रेस को वहां रोका जाए ।

अतः मंत्री जी को पुनः अच्छे बजट के लिए बधाई देते हुए मैं उम्मीद करता हूं कि जो बातें मैंने उठाई हैं, उनको शीघ्र पूरा करेंगे ताकि क्षेत्र का विकास हो सके व जनता को लाभ मिल सके । आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

।सभा पटल पर रखा गया ।

। डा0 रमेश चन्द्र तोमर (हापुड़)

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो वर्ा 2002-2003 का बजट पेश किया है उसके समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं । माननीय मंत्री जी रेल यातायात का सबसे बड़ा साधन है । देश के एक कोने से दूसरे कोने तक आने-जाने व माल ढोने के लिए ज्यादातर लोग रेल का सहारा लेते हैं । रेल में यात्रा करना सुखद व आरामदेह है इसलिए ज्यादातर लोग रेल द्वारा यात्रा करते हैं ।

माननीय मंत्री जी आपने अपने बजट में तमाम नये-नये प्रोजेक्ट तथा नयी-नयी गाड़ियां चलाये जाने की घोाणा की है उसका मैं स्वागत करता हूं । मंत्री जी मैं एक दिन लखनऊ से दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस में एक्जीक्यूटिव क्लास में यात्रा कर रहा था । जब एक्जीक्यूटिव क्लास में बैठा तो मुझे ऐसा लगा जैसे कि मैं अपने देश की नहीं पेरिस की यूरो ट्रेन में यात्रा कर रहा हूं । आपने ट्रेन के कम्पार्टमेंट में अच्छी सुविधाओं का पूरा ख्याल रखा है ।

माननीय मंत्री जी आपने मेरे क्षेत्र में गाजियाबाद से मुरादाबाद लाइन का दोहरीकरण का कार्य प्रारंभ कराया है । गाजियाबाद से मेरठ, सहारनपुर के दोहरीकरण का कार्य प्रारम्भ कराया है । यह कार्य प्रगति पर है ।

माननीय मंत्री जी मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र अन्तर्गत मोदीनगर, मुरादाबाद व निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्रों के लोगों की रेल यातायात संबंधी ि वभिन्न समस्याओं की तरफ आकर्ाित करते हुए अनुरोध करना चाहता हूं कि राट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्तर्गत स्थित मोदीनगर एक औद्योगिक एवं व्यवसायिक तकनीकी शिक्षण केन्द्र है और मुरादनगर हथकरघा वस्त्रोद्योग व गुड़ व्यापार का एक प्रमुख क्षेत्र है । मुरादनगर, मोदीनगर के विभिन्न व्यवसायिक एवं तकनीकी शिक्षण संस्थानों में देश के विभिन्न राज्यों से आने वाले हजारों छात्र-छात्राएं, प्रबंधन चिकित्सा इंजीनियरिंग एवं अन्य बड़े व्यवसायिक केन्द्रों में शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं जिन्हें जालंधर एक्सप्रेस ट्रेन व उक्त दोनों ट्रेनें जोकि नई दिल्ली से मेरठ होते हुए सहारनपुर-लुधियाना (पंजाब) की ओर जाती हैं, मोदीनगर में न रूकने से इन विद्यार्थियों व अन्य नागरिकों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है । इसी प्रकार मुरादनगर के वस्त्र निर्माण व्यापारी वर्ग भी उक्त ट्रेनों का स्टापेज न होने से काफी परेशान हैं । सभी को यह ट्रेन पकड़ने के लिए मेरठ अथवा गाजियाबाद जाना पड़ता है जिससे धन व समय का अपव्यय के साथ-साथ असुविधाजनक भी होता है । मोदीनगर से होकर जाने वाली उक्त ट्रेनों का यहां पर स्टापेज बन जाने से राट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले इस इलाके के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी और इस पर रेल विभाग को अतिरिक्त धन भी खर्च नहीं करना पडेगा ।

। सभा पटल पर रखा गया ।

मोदीनगर, मुरादनगर, दुहाई, गाजियाबाद व दिल्ली के मध्य पर्याप्त रेल यातायात सुविधाओं के अभाववश हजारों दैनिक यात्रियों बसों में या ट्रेनों की छतों पर सवार होकर जोखिम भरी यात्रा के लिए विवश होना पड़ रहा है ।

आपसे मेरा अनुरोध है कि क्षेत्रवासियों की समस्याओं को ध्यान में रखते हुए मोदीनगर में जालंधर एक्सप्रेस ट्रेन नं. 4681/4682 को मोदीनगर में रूकने तथा मेरठ-नई दिल्ली के मध्य शटल ट्रेन चलाने का निर्देश यथा-शीघ्र देने का कट करें । आशा है आप इस तरफ विशे ध्यान देने की कृपा करेंगे ।

मेरे क्षेत्र की जनता इस बात के लिए माननीय मंत्री जी आपको बहुत बहुत बधाई देती है । आपने जनता को जहां अच्छी रेल सुविधा उपलब्ध करायी है वहीं रेलों में बढती दुर्घटनाओं को ध्यान में रखते हुए यात्रियों की सुरक्षा का पूरा ध्यान रखा है । मैं आपको इस बात के लिये बधाई देता हूँ कि आपने अपने 2002-2003 के रेल बजट में एक्सीडैंट सैफ्टी फण्ड का जो प्रावधान है वह सराहनीय है ।

माननीय मंत्री जी मैं उ.प्र. के हापुड़ (गाजियाबाद) क्षेत्र से सांसद हूं । मेरा क्षेत्र राट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है और यह दिल्ली की सीमा से सटा हुआ है । दिल्ली से अलीगढ़ तक दर्जनों की संख्या में ईएमयू गाड़ियां चल रही हैं जिन्हें दिल्ली से अलीगढ़ पहुंचने में 3-4 घंटे का समय लगता है । इन गाड़ियों में बच्चे, बूढे, महिलाएं व शुगर पेशेन्ट यात्रा करते हैं । इन गाड़ियों में शौचालय की व्यवस्था न होने से यात्रियों को असुविधा होती है । अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि जहां आपने यात्रियों की अन्य सुविधाओं का ख्याल रखा है वही ईएमयू ट्रेनों में टायलेट की व्यवस्था कराकर यह सुविधा प्रदान करने का कट करें ।

माननीय मंत्री जी गाजियाबाद से दिल्ली लाखों लोग प्रतिदिन यात्रा करते हैं जो व्यापार व नौकरी करने आते हैं लेकिन वर्तमान में जो गाड़ियों की संख्या है वह अपर्याप्त है । अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कुछ ईएमयू गाड़ियों की संख्या बढ़ाएं । मंत्री जी मेरे यहां पर दिल्ली से गाजियाबाद तक विद्युत चालित ट्रेनें हैं मेरा

क्षेत्र गाजियाबाद से हापुड़ तक तथा गाजियाबाद से मेरठ तक है वहां पर डबल लाइन बनायी जा रही है । आपसे मेरा अनुरोध है कि गाजियाबाद से मेरठ व गाजियाबाद से मुरादाबाद तक इलैक्ट्रीफिकेशन कराएं जिससे कि यहां पर विद्युत चालित ट्रेन चल सकें ।

माननीय रेल मंत्री जी दिल्ली की आबादी बहुत तेज गति से बढ़ती जा रही है । जो लोग ईएमयू ट्रेन से आते जाते हैं उनकी सुविधा हेतु दिल्ली/नई दिल्ली से 100 कि0 मी0 के दायरे में एक-एक सुबह-शाम आने-जाने के लिए फ्लाइंग लोकल ट्रेन चलाये जाने की व्यवस्था करें ताकि रोज आने-जाने वाले लोग थोड़े समय में आ जा सकें ।

गाजियाबाद स्टेशन बहुत बड़ा जंक्शन है यहां पर प्लेटफार्मों की कमी है । इस समस्या के समाधान हेतु इस स्टेशन को मेजर टर्मिनल स्टेशन बनाया जाए तथा निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव गाजियाबाद में किया जाए ।

गाजियाबाद में निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव किया जाएः-

2004. शताब्दी एक्सप्रेस

2816. पुरी एक्सप्रेस

2381-2382 पूर्वा एक्सप्रेस

2303-2304 पूर्वा एक्सप्रेस

8605-8606 स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस

2391-2392 मगध एक्सप्रेस

5206. लक्ष्मी एक्सप्रेस

2801-2802 पुरूोत्तम एक्सप्रेस

2553-2554 वैशाली एक्सप्रेस

2556. नई दिल्ली गोरखपुर एक्सप्रेस

निम्नलिखित गाड़ियों का गाजियाबाद स्टेशन पर जाते समय ठहराव नहीं है । कृपया इन गाड़ियों का जाने में ठहराव किया जाए ।

5622 डाउन नार्थ-ईस्ट एक्सप्रेस

5708 डाउन महाराट्रा कटिहार एक्सप्रेस

4056 डाउन ब्रम्हपुत्र एक्सप्रेस

2418 डाउन प्रयागराज एक्सप्रेस

अन्त में मैं रेल बजट का पुनः समर्थन करता हूं और एक अच्छे बजट के लिए दिल की गहराइयों से रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं ।

श्रीमती कान्ति सिंह (बिक्रमगंज) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ा 2002-03 के लिए पेश किए गए रेल बजट पर हम चर्चा कर रहे हैं। भारत में रेल सेवा शुरू हुए 150 वर्ा इस साल पूरे हो रहे हैं। मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा है कि वे इस वर्ा को "यात्री सुविधा वर्ा" के रूप में मनाने जा रहे हैं। भारतीय रेल देश में यातायात की सबसे बड़ी संस्था है। इस देश में लाखों-करोड़ लोग रेल से यात्रा करते हैं। लेकिन उन्होंने जो रेल सुविधाएं देने की बात कही है, लगता है वह सिर्फ प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित श्रेणी के यात्रियों के लिए ही दी गई है और इन्हीं श्रेणियों में यात्रा करने वाले लोगों के लिए यात्री सुविधा वर्ा मनाने की बात कही गई है। इस देश के करोड़ों लोग, जो गरीब तबके के हैं, उनकी सुविधा को इसमें नहीं देखा गया है और यह वर्ा उनकी सुविधा वर्ा के रूप में मनाने का मंत्री जी ने संकल्प लिया है।

यात्री भाड़े में पांच प्रतिशत से लेकर 14 प्रतिशत तक की वृद्धि की गई है। मालभाडे में 123 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। जहां तक नमक का सवाल है, पहले भी बहुत सारे सदस्यों ने कहा कि नमक ऐसी चीज है कि गरीब व्यक्ति अगर रोटी भी बनाता है या चावल बनाता है तो नमक के सहारे अपना भोजन कर लेता है यदि उसे सब्जी या दाल उपबल्ध नहीं होती है तो नमक के सहारे अपना भोजन कर लेता है। लेकिन नमक पर 283 रुपया प्रति टन मालभाड़ा था, उसे बढ़ाकर 632 रुपया प्रति टन कर दिया गया तो आम जनता किसके साथ खाएगी? मालभाड़े में और भी वृद्धि की गई। हरी सब्जी, तेल और दालचीनी ऐसी बहुत सारी चीजें जो इंसान के लिए बुनियादी जरुरतें हैं, उन सबके भाड़े में वृद्धि की गई है।

यूरिया पर 6 प्रतिशत पहले से बढ़ोतरी की गई थी। किसान पहले ही मरा जा रहा था तो बढ़ोतरी करके उस पर और भार डाल दिया गया है। मंत्री जी, आप तो पहले कृा मंत्री भी थे, किसान के क्षेत्र से भी आते हैं। बड़े दुखदर्द वाले कहे जाते हैं, किसान के प्रति सहानुभूति रखने वाले मंत्री हैं। मैं आपसे पूछना चाहती हूं कि यूरिया के भाड़े में, उर्वरक के भाड़े में बढ़ोतरी करके क्या किसान के प्रति यह सहानुभूति प्रकट कर रहे हैं?

जो महिलाओं से संबंधित है यानि घर और गृहिणियों को घर चलाना पड़ता है तो तेल चीनी और दाल इत्यादि में वृद्धि करके महिलाओं पर भी बोझ डालने का काम

किया गया है। चूंकि इन सारी चीजों की व्यवस्था महिलाएं ही करती हैं, पुरुा वर्ग तो कमाकर ला देते हैं, इस तरह से गृहिणियों पर आपने भार डालने का कार्य किया है। कहा जा रहा है कि राजस्व की वसूली से 1360 करोड़ रुपये के राजस्व की प्राप्ति होगी लेकिन 1360 करोड़ रुपये के राजस्व की प्राप्ति के चलते हम गरीब तबके के जो लोग हैं, उन पर बोझ डालते चले जाएंगे। आम बजट में भी यही किया गया। राशन तेल में वृद्धि की गई, गैस के दाम में भी वृद्धि की गई। क्या चारों तरफ से आम बजट में गरीब तबके को मार लगेगी? रेल बजट में भी गरीब तबके को मार लगेगी? आखिर यह गरीब कब तक पिसता रहेगा?

आज भी हम गांवों में जाते हैं तो लोगों के पास खाने के लिए सामान नहीं है, रहने की कोई व्यवस्था नहीं है, कपड़े की व्यवस्था नहीं है और बच्चों के लिए शिक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है तो हर तरफ से गरीब ही पिसता चला जाएगा और इस र्वा को यात्री सुविधा के रूप में मनाने का काम कर रहे हैं। सुविधाएं किसे दी जा रही हैं? शताब्दी, राजधानी में चढ़ने वाले लोगों को सुविधाएं दी जा रही हैं। जितनी भी एक्सप्रैस गाड़ियां हैं, श्रम जयन्ती में सफर करने वालों को सुविधाए दी जा रही हैं। महात्मा गांधी जी ने यह कहा था कि हम कोई कार्य करते हैं तो उससे पहले सोचें और अंतिम छोर पर हमारी निगाहें जानी चाहिए कि हमार कामों से, हमारे कार्य करने की स्थिति से उस गरीब आदमी के ऊपर क्या असर होगा, इस बात का भी नेतागणों को सोचना चाहिए। जो बड़े लोग हैं, जिनके पास पैसा है, जो अगर रेल से यात्रा न करें तो वायुयान से भी यात्रा कर सकते हैं, सिर्फ उनकी सुविधाओं में बढ़ोतरी की जा रही है और गरीबों की सुविधाओं में दिन प्रतिदिन कटौती की जा रही है। यह बहुत चिंतनीय बात है।

सभापति महोदय : कुछ स्पेसिफिक सुझाव भी दे दीजिए।

श्रीमती कान्ति सिंह : सुझाव क्या देना है? गरीबों के बारे में कोई नहीं बोलता। सुझाव के बारे में मंत्री जी को सब आता है कि राजस्व की कैसे वसूली होनी चाहिए, कैसे बिजनैस को बढ़ाना चाहिए,

<u>20.00 hrs.</u>

इसी पर ध्यान दिया है। कुछ गाड़ियां जरूर बढ़ाई हैं, लेकिन सुविधायें देंने में बड़े तबके के लोगों का ख्याल किया गया है।

सभापति महोदय : आपको दिया गया समय समाप्त हो रहा है। अब आप कुछ सुझाव दे दीजिए।

श्रीमती कान्ति सिंह : जो द्वितीय और साधारण श्रेणी में सफर करते हैं, उनको बहुत परेशानी उठानी पड़ती है। मैं कहना चाहती हूं, हम सासंदों को तो प्रथम श्रेणी की सुविधायें उपलब्ध हैं, लेकिन साधारण व्यक्ति को सफर करने में मुश्किल महसूस होती है। मैं यह भी कहना चाहती हूं कि पुरुोत्तम एक्सप्रैस गाड़ी है, द्वितीय ए.सी. में सफर करते हैं, तो उसमें भी कठिनाई महसूस होती है, तो आम डिब्बों में यात्रियों को बहुत तकलीफ होती होगी। शौचालयों में भी पानी उपलब्ध नहीं होता है। आप इस बात को समझ सकते हैं, यदि पेशाब रुक जाए, तो आदमी की स्थिति क्या हो सकती है। यह बताने की जरूरत नही है कि अवस्था खराब हो जाती है। सफर के दौरान जो बैड-रोल दिया जाता है, वह भी फटा हुआ रहता है, लेकिन मंत्रीजी द्वारा इस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। ठेकेदारी व्यवस्था के दौरान यह सुविधा है, लेकिन इस व्यवस्था की जांच के लिए व्यवस्था करनी चाहिए, जिससे टेकेदार मनमानी नहीं कर सकें। खान-पान में भी यही स्थिति है। राजधानी एक्सप्रैस पटना से राजधानी 10-11 बजे पहुंच जाती है और शाम को पांच बजे चलती है, तो पटना अगले दिन छः बजे पहुंच जाती है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : इसीलिए तो सम्पूर्ण क्रान्ति चलाई है।

श्रीमती कान्ति सिंह : इसमें भी परिवर्तन होना चाहिए। मैं कहना चाहती हूं कि चम्बल एक्सप्रैस और शिपरा एक्सप्रैस कलकत्ता से इन्दौर तीन दिन में चलने वाली है। इस गांड़ी को आप डेहरीओनसोन में रुकवाने का काम करें। यहां से राजस्व की बहुत वसूली होती है। साथ ही डेहरीओनसोन से भावनाथपुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए। यह एक औद्योगिक क्षेत्र हैं। उस क्षेत्र के लिए इस लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए। इसी प्रकार आरा-सासाराम में रेललाइन की प्रगति बहुत धीमी गति से चल रही है।

सभापति महोदय : सदन में चर्चा का समय 8 बजे तक बढ़ाया गया था। सदन की सहमति हो, तो दो घन्टे का समय और बढ़ा दिया जाए। इसके अलावा जो माननीय सदस्य अपना लिखित भााण सभा-पटल पर रखना चाहते है, वे रख सकते हैं।

श्री नीतीश कुमार : मैं जवाब देने के लिए तैयार हूं, जवाब भी करा दीजिए। जब तक आप बैठेंगे, मैं बैठने के लिए तैयार हूं। रिप्लाई देने के लिए भी तैयार हूं।

सभापति महोदय : आज ही समाप्त होना है। सदन की सहमति हो, तो दो घन्टे का समय बढ़ाया जाए।

SHRI VAIKO (SIVAKASI): Mr. Chairman, Sir, in the meeting of the Business Advisory Committee it was decided that the Railway Minister would reply at 12.00 Noon tomorrow.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I am prepared to reply today itself.

MR. CHAIRMAN : Shri Vaiko, I have already given a ruling. Please take your seat.

SHRI VAIKO : Sir, all the Members who are sitting here now are sitting here to speak and also to listen others. So, kindly provide whatever time is needed by Members.

MR. CHAIRMAN : We will see that later on. Please take your seat.

श्री सुकदेव पासवान (अररिया) : सभापति महोदय, हम लोगों से कहा गया था कि हाउस आठ बजे तक चलेगा।â€¦ <u>(व्यवधान)</u> अब दो घंटे का समय और बढ़ा दिया है।â€¦ <u>(व्यवधान)</u>

सभापति महोदय : मैंने कह दिया है कि जो माननीय सदस्य अपना लिखित भााण ले करना चाहते हैं, वे ले कर दें।

श्रीमती कान्ति सिंह : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्िात करना चाहती हूं कि आरा-सासाराम रेल लाईन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं चाहती हूं कि उसे तीव्र गति से चलाया जाए ताकि उसका निर्माण जल्दी हो सके, क्योंकि हमारा इलाका धान का कटोरा कहा जाता है, वहां पर बहुत धान की उपज होती है। हमारे किसान बाजार तक अपना सामान नहीं ले जा पाते हैं। इसलिए उस लाईन का जितनी जल्दी हो सके, शीघ्र निर्माण कराया जाए, क्योंकि वहां बहुत धीमी गति से कार्य चल रहा है। हमारे यहां डेहरी-आनसान में ओवर ब्रिज की जरूरत है। जहां रेलवे क्रासिंग है, वहां से काफी गाड़ियां पार करती हैं। मिनट-मिनट में ही वहां रेलवे क्रासिंग बंद कर दिया जाता है। इसलिए लोगों की सुविधाओं को देखते हुए वहां ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में एक महादेवा स्थान है, वहां बहुत आबादी है, लेकिन रेलवे क्रासिंग नहीं है। मैं चाहती हूं कि वहां पर रेलवे क्रासिंग का निर्माण कराया जाए। वैशाली में रेलवे लाईन की वर्ाों से जनता मांग कर रही है, लेकिन इस बार के बजट में भी उसके बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। रेलवे स्टेशन पर काम करने वाले जो कुली हैं, उनकी सुविधाओं के बारे में मैं आपका ध्यान आकर्िात करना चाहती हूं, उन्हें कम से कम चतुर्थ वर्गीय कर्मचारियों का दर्जा दिया जाए। रेलवे स्टेशन पर जो पार्सल आते हैं, उन्हें ठेकेदारी के द्वारा कराया जाता है। इसके लिए मैं सुझाव देना चाहती हूं कि रेलवे स्टेशन पर जो कुली हैं, उनसे वह कार्य कराया जाए ताकि उन्हें उसके 20-25 रुपए मिल सकें और उनकी आमदनी बढ़ सके। उनके बच्चों के स्वास्थ्य पर ध्यान देना चाहिए। कुलियों की बड़ी संस्था है, इसलिए इन कुलियों के लिए अगर आप विश्राम गृह उपलब्ध करा देते हैं तो मैं समझती हूं कि ये हमारे लिए आम भूमिका निभाने का कार्य कर सकते हैं।

मैंने बहुत सारी बातें मंत्री जी से कही थीं, जिनमें मैंने पुरुोत्तम एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास का एक डिब्बा जोड़ने की बात कही थी।â€¦ (व्यवधान)

सभापति महोदय : बाकी जो बच गया है वह आप लिख कर दे दीजिए, क्योंकि और भी बहुत से माननीय सदस्यों को अपनी राय रखनी है।

श्रीमती कान्ति सिंह : मंत्री जी ने इसके लिए आश्वासन दिया था, लेकिन कुछ हुआ नहीं।â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : मैं इस तरफ ध्यान दूंगा।

श्रीमती कान्ति सिंह : जब मंत्री जी आश्वासन दे रहे हैं तो मैं इन्हें धन्यवाद देती हूं। इन्होंने जो नमक, यूरिया पर बढ़ोत्तरी की है, इसे मंत्री जी वापस लें, अन्यथा ये गरीब विरोधी कहलाएंगे। जन-विरोधी तो हैं ही, ये सारे लोगों के विरोधी कहलाएंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं।

।इसके अलावा ब्रह्मपुर मेल और नार्थ ईस्ट - इन दोनों गाड़ियों में पटना से गुवाहाटी के लिए एक विशे बोगी जोड़ी जाए। इन गाडियों में हमेशा बहुत भीड़ चलती है। आप जानते हैं कि बिहारीवासी भी नार्थ ईस्ट में बहुत सफर करते हैं, चलते हैं। अत: उनकी असुविधाओं का भी ख्याल आपको रखना चाहिए।

रेलवे विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है। मेरा निवेदन है कि गया से किऊल तक रेल मार्ग का भी प्राथमिकता के आधार पर विद्युतीकरण कराया जाए।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोा कुमार गंगवार) : मान्यवर, आज सदन देर तक बैठेगा, इसलिए भोजन की व्यवस्था की गई है। सभी माननीय सदस्यों, पत्रकार मित्रों और लोकसभा सचिवालय के कर्मचारियों के लिए भी की गई है।

सभापति महोदय : यह अच्छी बात है, जो देर तक बैठने के लिए भोजन की व्यवस्था है।

*सभा पटल पर रखा गया ।

*** श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) %**

आज सदन में रेल विभाग पर हो रहे वाद-विवाद में समयाभाव के कारण लिखित रूप में अपनी बात प्रस्तुत करता हूं ।

सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देना चाहता हूं कि बिहार राज्य जो एक पिछड़ा राज्य रेल के मामले में था, उस राज्य को नई रेल लाइन को बिछाने और रेल लाइनों के आमान परिवर्तन एवं दोहरीकरण, रेल पुलों के निर्माण, ट्रैकों के विद्युतीकरण तथा रोड ओवर ब्रिज, पटना में गंगा पुल की स्वीकृति एवं कार्यारम्भ करा कर, मंजूरी देकर बिहार की जनता के साथ न्याय किया है ।

मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं कि इन्होंने बिहार की जनता के वर्ाों से चिर-परिचित मांग के अनुसार निम्नलिखित नई लाइनों की स्वीकृति दी हैः-

1. मंदरहिल-रामपुरहाट वाया दुमा
2. आरा-सहसराम
3. फतुहा-इस्लामपुर
4. राजगिर-हिसुआतिलैया
5. राजगिर-इस्लामपुर
6. दनियावाँ-बिहार शरीफ-शेखपुरा
7. खरगौन-पुनपुन-दनियावाँ (पटना बाई पास)
8. देवघर-सुलतानपुर
9. पटना गंगा रेल पुल
10. मुंगेर गंगा पर रेल कम रोड ब्रिज
11. खगड़िया-कुशेश्वर स्थान
12. दरौदा-महराजगंज
13. सकरी-हसनपुर बरौली
14. मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी-शिवहर-मोतिहारी
15. बगहा छितौनी

16. सीतामढ़ी-सोनबरसा-मीठा माडे जयनगर
17. हाजीपुर-सुगौली वाया वैशाली

* सभा पटल पर रखा गया ।

आमान परिवर्तन निम्नलिखित लाइनों का करने की स्वीकृति दी गई हैः-

1. जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज
2. मानसी-सहरसा-फारबिसगंज
3. समस्तीपुर-खगड़िया
4. कप्तानगंज थावे-सिवान-छपरा
5. कटिहार-जोगबनी
6. मानसी-समस्तीपुर

निम्नलिखित लाइनों के दोहरीकरण करने की स्वीकृति प्रदान हुई हैः-

1. सोननगर-मुगलसराय-तीसरी लाइन
2. पटना-परसा बाजार
3. परसा बाजार-पुनपुन
4. पुनपुन-तरेगना
5. तरेगना-गया
6. साहिबगंज-फरक्का मालदा
7. छपरा-हाजीपुर
8. कपूरींग्राम-सिहो
9. किशनगंज-दल कोल्हा
10. किडल-गया
11. किडल-कजरा
12. बरौनी-कटिहार
13. किडल बड़हरवा वाया भागलपुर

विद्युतीकरण हेतु निम्नलिखित रेल लाइनों को स्वीकृत किया गया हैः-

1. दानापुर-मुगलसराय
2. पटना-गया
3. किडल-साहेबगंज
4. बरौनी-कटिहार
5. गया-किडल
6. वख्तियारपुर-राजगिर
7. राजगिर हिसआ तिलैया
8. फतुआ-इस्लामपुर
9. दनियावाँ-बिहार शरीफ-शेखपुरा
10. खगौल-पुनपुन दनियावाँ

उपरोक्त योजनाओं में प्राथमिकता के आधार पर धन उपलब्ध कराकर समय-सीमा के अनुसार पूरा कराया जाए ।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि हाजीपर में रेलवे का जोन ऑफिस विधिवत चालू करावें । पटना में गंगा ब्रिज के कार्य को मुस्तैदी से पूरा कराया जाए ।

सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए ।

जयनगर, दरभंगा, सीतामढ़ी होते नरकटियागंज तक बड़ी लाइन का कार्य पूरा किया जाए ।

कप्तानगंज, थावे, सिवान, गोपालगंज, छपरा के बड़ी लाइन में गति लायी जाए ।

गोपालगंज का रेलवे स्टेशन, थावे स्टेशन, दिघवा, दुवौली, सिद्धवलिया को सुधार कर सुन्दर एवं बड़ी लाइन के रूप में बनाया जाए ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं उपरोक्त योजनाओं के कार्यान्वयन की मांग करता हूं ।

***SHRI V. VETRISELVAN (KRISHNAGIRI):** Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion.

Sir, I would like to express my sincere thanks for providing me this opportunity for the third time to support the Railway Budget on behalf of my party the DMK. Before my speech, two members from DMK party. I am the third man to speak on this subject, therefore, I will speak on needs of people of my constituency.

Sir, it is also my privilege to congratulate the present Hon. Minister of Railways, Shri Nitish Kumar, who became a second-time Minister of this NDA Government. I also congratulate you for completion of 150 years of Railways in

India.

In this budget I want to ask Minister to do something for my Constituency especially the new line between Jolarpet and Hosur via Krishnagiri. It is the long time dream of people of my constituency to have a new train between Jolarpet and Hosur via Krishnagiri.

I, therefore, request the Hon. Minister of Railways to make our dream come true as quickly as possible.

Sir, in this regard, I had written so many letters to the General Manager, Southern Railway as well as to the Minister. They have sent me the reply assuring me that the preliminary engineering-cum-traffic survey for this sector would be completed by December, 2000. So, far, we did not get this project in our area. I would request the Minister of Railways to reconsider my request to lay a new line in my constituency and I request the Hon. Railway Minister to include this project in the current Railway budget then only my people will be satisfied and appreciated by the people of my Constituency.

*Speech was speech was laid on the Table.

Krishnagiri is one of the important business places in dharmapuri district. Krishnagiri is surrounded by two state- Andhra Pradesh and karnataka. Several thousands of people are coming to Krishnagiri from various places of India and several people are going from krishnagiri to other parts of the country. The main business of Krishnagiri is coconut, groundnut, textiles, mangoes, foodgrains etc. In order to cater to the needs of the people, the Government should open a reservation counter at Krishnagiri. Dharmapuri district is bifurcated and Krishnagiri is declared as the headquarters of the district. Therefore, I request the Govt. that computerised reservation counter should be opened at krishnagiri because it has been declared the headquarters of the district. It would facilitate the pople of Krishnagiri and its surroundings.

As a Member of parliament of krishnagiri constituency, I thank you on my behalf and on behalf of my constituency people for having run a special train between Bangalore and Madurai on every Saturday. This has catered to the long cherished ambition and need of the people of Dharmapuri district as there is not even a single train to Madurai and beyond Madurai (Tinnevelli, Tuticorin, Kanyakumari etc.) via Hosur and Dharmapuri.

Hosur is in the map of one of the major industrial cities in India having the automobile, textile, watches and other industries. Nearly 60% of the employees of these major industries like T.V.S. Ashok Leyland, Hindustan Motors, Titan watches, Bata, Exide, Premier Mills etc. are from the southern districts of Tamilnadu. These commuters were depending on buses only to their home towns as till now there is no train to Madurai and beyond via Hosur and Dharmapuri. Under the above circumstances, I place the following requests for your favourable consideration.

1. The Winter special train between madurai and Bangalore should be converted into a regular express service with immediate effect which is of paramount importance (with limited stoppings)
2. The frequency should be increased to daily basis from the existing weekly basis.

The reservation quota is earmarked as 40 berths for Hosur Railway Station which is far below the requirement. The entire 40 berths were reported to be booked within an hour from the time of booking and many passengers were negatively replied. Hence I request you give necessary instruction to the authorities concerned for increasing the quota from 40 to 100 berths. There is much need of it and the entire proposed increase will be definitely filled. By doing so the revenue to the Railways will be substabntially enhanced. The income of Hosur railway station will also grow.

One more request to Hon. Railway Minister. There is no train running from Hosur to Chennai. Therefore, I request the Minister to allot one bogie from Hosur which should be attached with Bangalore Mail running from Bangalore to Chennai. There is no announcement facilities in the Hosur Railway Station. This should be also considered by the Minister. Many trains running from Bangalore to Coimbatore, from Coimbatore to Bangalore via Palakodu, but no train stopover at palakodu especially in day time. Therefore I request the Hon. Minister to give necessary instruction to concerned officer to stopover any train running in day time which should be helpful to the Palakodu people.

Jolarpet railway junction is very historical railway junction. It is linked with three divisions one is Palakkad and other is bangalore and Chennai. People are travelling in and around jolarpet but there is no computerised reservation facility. Therefore I request the Government to open a computerised reservation counter at Jolarpet as quick as possible. It should facilitate the people of Jolarpet and people living in and around Jolarpet.

Sir, once again I offer my sincere thanks for giving me this opportunity and for the patient hearing.

*** श्री सुकदेव पासवान (अररिया)- महोदय, मैं रेल बजट 2002-2003 की चर्चा में भाग ले रहा हूँ । सर्वप्रथम इस रेल बजट के लिए**

माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश बाबू को सबसे अच्छे बजट को प्रस्तुत करने के लिए मैं जितनी भी बधाई करूं वह कम है । बजट के दिन लोक सभा में माननीय सभी सदस्यों ने बड़े धैर्यपूर्वक बजट को सुना और बधाईयां दी । इसे व्यक्तिगत रूप से आजादी के बाद आज तक का सबसे अच्छा रेल बजट मानता हूँ ।

मैं व्यक्तिगत रूप से माननीय रेल मंत्री जी का हमेशा आभारी रहूंगा क्योंकि उन्होंने मेरे लोक सभा जीवन काल में हमारे संसदीय क्षेत्र की प्रमुख मांग पूरी की ।

जोगवानी-कटिहार रेल खंड जो छोटी लाईन थी, बड़ी लाईन में बदलने के लिए, जोगवानी में एक आम सभा जोगवानी के इतिहास में सबसे बड़ी आम सभा, में शिलान्यास करके इस पिछड़े एवं सीमावर्ती क्षेत्र को विकास की गति प्रदान की । इसमें महत्वपूर्ण उपलब्धि मेरे ही संसदीय क्षेत्र में फारबिसगंज जं. पर कम्प्यूटरकृत आरक्षण की भी घोाणा की, जो कुछ ही महीनों के अंदर शुरू हो जायेगी । इस कार्य के लिए भी मुबारक एवं साधुवाद देता हूँ ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मत्री जी से अपने पिछड़े एवं सीमावर्ती क्षेत्र के लिए कुछ प्रमुख महत्वपूर्ण मांग करना चाहता हूं-

सुपौल रेल स्टेशन से पिपरा-त्रिवेणी गंज, जडिया, भरगामा, रानीगंज, मितवास, अररिया तक नयी रेल लाईन का निर्माण कराया जाये। पांच प्रमुख प्रखंड का मुख्य आवागमन का मार्ग है, पूर्व में इनका सर्वेक्षण कार्य हो चुका है।

मधेपुरा जिले के शंकरपुरा-त्रिवेणीगंज, जडिया, कोरियापट्टी, छातापुर,चुन्नी, मीरदौर ,नरपतगंज,बथनाहा से जोगवानी इसका भी शायद स र्वेक्षण का आदेश हुआ था ।

बथनाहा से अचरा, वलुआ बाजार, वीरपुर एवं भीमपुर तक पूर्व में नेरोगैज लाइन थी । काफी अर्से से बंद हो गयी है । हम लोगों ने 35 साल पूर्व में रेलगाड़ी चलते हुए देखा है अभी भी रेल पट्टी मौजूद है ।

अररिया आर एक से हल्दीया, सिमरौहा, डोरिया, पुरनदाहा, खवासपुर, कुशीकाट,सिकटी,पलासी गलगलीया से न्यू जलपाय गुढी तक पूर्व तत्कालीन रेल मंत्री एवं पूर्व प्रधान मंत्री श्री देवगौड़ा जी ने इस कार्य के लिए आश्वासन दिया था ।

बथनाहा से सोणामणी गुदाम,गरेया,कुवारी तक नयी रेल लाइन की भी बहुत आवश्यकता है इस पिछड़े इलाके में बहुत से लोगों ने आज तक रेलगाडियां नहीं देखी हैं ।

महोदय, आपके माध्यम से मा.रेल मंत्री महोदय से अंत में कहना चाहूंगा कि जोगवानी से कटिहार आपने जो शिलान्यास किया है इसमें बहुत ही धीमी गति से कार्य हो रहा है । आग्रह है कि इस कार्य में संबंधित अधिकारियों को निदेश दे कि जल्द से जल्द यह कार्य प्रारम्भ करें ।

* सभा पटल पर रखा गया

तत्कालीन रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान ने मानसी से सहरसा,सुपौल,ललीताग्राम शिलान्यास सहरसा में किया था । प्रथम खण्ड में मानसी सहरसा एवं दूसरे खंड में सहरसा-नरपत, फारबिसगंज कार्य होना था । इस कार्य में भी काफी विलम्ब हो रहा है । कृपया द्रुतगति प्रदान हो ऐसी व्यवस्था करने का कट करें ।

ललिताग्राम से प्रतापगंज ट्रेन चलती है । मध्य में मधुबनी ग्राम है नेपाल से अनेक नदियों ने मधुबनी को एक टापू की तरह बना दिया है । अगर मधुबनी में रेलवे हाल्ट हो जाता तो कम से कम एक लाख लोगों को इसका लाभ मिलेगा । कृपया विशेा ध्यान रखेंगें, ऐसा मेरा विश्वास है ।

उपरोक्त मांगों पर गम्भीरता से ध्यान देकर मांग पूरा करने का कट करें ।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (सहरसा) : माननीय सभापति जी, आज रेल बजट 2002-2003 पर चर्चा हो रही है। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूं जो बिहार राज्य का अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है । यह कोसी के इलाके से जाना जाता है, जिसमें सहरसा, मधेपुरा, सुपोल, अररिया आदि कई जिला आते हैं। वा 1996 में जब हम पहली बार सांसद हुए थे तो इस इलाके में मानसी से फारवीसगंज आमान परिवर्तन के कार्य की स्वीकृति हुई थी और प्रथम चरण में मानसी से सहरसा 43 किलोमीटर के निमार्ण कार्य शुरू कराये गये थे। लेकिन मुझे अफसोस है कि प्रत्येक वा बजट में राशि का प्रा वधान तो किया जाता है लेकिन वहां निर्माण कार्य 43 किलोमीटर का आज तक पूरा नहीं हो सका है। रेल-खंड के बीच में कई बड़े-बड़े पुलों का निर्माण होना है। पुल संख्या 44, 45,47 एवं 52 है उसकी निविदाएं कई बार कराई गयी और पिछले साल रेल राज्य मंत्री जी ने उस क्षेत्र का दौरा किया था और अधिकारियों को बुलाकर रिव्यू भी करने का कार्य किया और उनकें द्वारा निर्देश भी दिया गया लेकिन कोई भी फल नहीं निकला। इसी वा 8 जनवरी को माननीय रेल मंत्री जी मधेपुरा और सुपोल गये थे और कंप्यूटर से आरक्षण की सुविधा का इन्होंने उद्घाटन किया और दोनों जगहों पर कंप्यूटर लग गया है और हम इनको तहेदिल से धन्यवाद देते हैं। इसी अवसर पर इन्होंने कहा था कि मानसी और सहरसा के बीच में जो बड़े-बड़े पुल बनने हैं उनकी निविदाएं कई बार हुईं लेकिन काम शुरू नहीं हुआ और हमने आज ही मोबाइल से फोन करके रेल अधिकारियों से बातचीत की है और वह काम इरकॉन को दिया जा रहा है। उस उद्घाटन समारोह में काफी संख्या में लोग आये थे और इन्होंने आश्वासन दिया था कि आमान परिवर्तन का काम डेढ़ वा में पूरा करा लेंगे। एक साथ पुल के और अन्य कार्य शुरू होंगे ऐसा इन्होंने कहा था लेकिन उस घोाणा को भी दो-तीन महीने बीत गये हैं। उस रेल लाइन में मात्र पांच महीने काम होता है और पांच महीने के बाद अगर कोसी नदी का पानी आ जाता है तो फिर काम रुक जाता है। उस रेल लाइन के लिए 1998 में वहां के लोगों ने आंदोलन भी किया था और तत्कालीन रेल

मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने यह समझा था कि यह आंदोलन उनके खिलाफ है लेकिन हमने इनसे आग्रह किया था कि यह तो रेल मंत्रालय के खिलाफ आंदोलन था क्योंकि उन्होंने हमारी पीड़ा को जिस तरह से समझा जाना चाहिए था उस तरह से नहीं समझा था। अगर उन्होंने हमारी पीड़ा को समझा होता तो 1996 के बाद आमान परिवर्तन का कार्य कब का हो गया होता। इधर जानकारी मिली है कि जो कार्य इरकान को दिये गये हैं उन्होंने अपनी निविदा में यह उल्लेख किया है कि इस कार्य को 30 महीने के अंदर पूरा करेंगे। माननीय मंत्री जी का आश्वासन था कि पूल का कार्य डेढ़ र्वा में पूरा होगा और बचे हुए काम के लिए छह महीने का और समय देंगे हर हालत में हम इसको बनाएंगे लेकिन पदाधिकारी समय को बढ़ाते जा रहे हैं। माननीय मंत्री जी तो व्यक्तिगत रूप से ध्यान दे ही रहे हैं और इस र्वा भी 15 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया, पिछले साल और उसके पहले भी किया गया था लेकिन निर्माण के कार्य पूरे नहीं होते हैं और राशि रखी रह जाती है।

रेल बजट जब आता है तो हम अपनी बात रखते हैं और व्यक्तिगत रूप से मैं इस आमान परिवर्तन को लेकर रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री और रेल के पदाधिकारियों से दर्जनों बार मिला हूँ लेकिन काम में कोई प्रगति नहीं हुआ। इसलिए हम यह निवेदन करना चाहते हैं कि एक समय-सीमा के अंदर यह निर्माण का कार्य पूरा होना चाहिए। इसके पूरा न होने के कारण लोग हतोत्साहित हो रहे हैं और लोगों की चिंता इसके प्रति बढ़ रही है। कंप्यूटर लगाने का कार्य जब सुपोल और मधेपुरा में हुआ था तो केवल उसे एक पीआरएस से जोड़ा गया लेकिन उसको कलकत्ता, चैन्नई और मुम्बई से जोड़ना चाहिए। जब तक इन चारों से पी. अर एस कंप्यूटर को नहीं जोड़ा जाएगा तब तक उसकी कोई उपयोगिता नहीं रह जाएगी। इसलिए उसको सभी पीआरएस से जोड़ा जाना चाहिए तभी उसका कोई फल निकलेग ।

उसी रेल खंड में 4 बड़े-बड़े ब्रिज 44, 45, 47 और 52 हैं जो ऐरकॉन को दे दिए गए । लेकिन उस रेल लाइन में जो पूर्व से निर्माण कार्य हो रहा था वह जो सबसे बड़ा पुल 51 है जो 9 करोड़ रुपए की लागत से बनना था, कार्य की शिथिलता को देखते हुए उस निविदा को रद्द कर दिया गया। इसके संबंध में रेल विभाग ने यह निर्णय नहीं लिया कि उसे ऐरकॉन को देंगे या अपने स्तर से कराएंगे? यदि इस काम को रोका जाएगा तो चार पुलों का काम पूरा हो जाएगा और बड़े पुल का काम अधूरा रह जाएगा। पुल के साथ-साथ मिट्टी का कार्य मात्र 23 किलोमीटर में हुआ है। 1996 में यह कार्य शुरु हुआ था लेकिन मिट्टी का कार्य भी पूरा नहीं हुआ। उसे पूरा किया जाना चाहिए। सहरसा से मधेपुरा 21 किलोमीटर जो रेल लाइन है, पिछले बजट में मैटिरियल मॉडिफिकेशन से आमान परिवर्तन कराने की स्वीकृति हुई थी लेकिन वह कार्य शुरु नहीं हुआ है। कटिहार से जोगबनी आमान परिवर्तन का कार्य शुरु हो गया है। यह मार्ग पूर्णिया होकर गुजरता है। मधेपुरा से पूर्णिया वाया बनमनखी, बिहारीगंज का आमान परिवर्तन नहीं किया जाएगा तो छोटे हिस्से में मीटर गेज रेल रहने का कोई औचित्य नहीं होगा। इसलिए इसका आमान परिवर्तन किया जाना चाहिए।

निर्मली से भपटियाही एक रेल लाइन अंग्रेजों के जमाने में चलती थी लेकिन कोसी नदी की बाढ़ में ध्वस्त हो गई। उसका पुनः निर्माण कराने की किसी ने आवश्यकता महसूस नहीं की। वह रेल लाइन जो 1938 में ध्वस्त हो गई, उसका पुर्ननिर्माण किया जाए। 1997 में उस रेल लाइन का सर्वेक्षण भी हुआ। सर्वेक्षण रिपोर्ट आई कि 40 किलोमीटर की रेल लाइन बनेगी, 273 करोड़ रुपए खर्चा होगा। कोसी नदी पर पुल बनना था, उसके अंतिम स्थान निर्धारण के लिए लगभग दो करोड़ रुपए का प्रावधान भी किया गया। पिंक बुक में छपा है कि रेल विभाग ने सम्पूर्ण राशि दे दी लेकिन अभी तक पुल का अंतिम स्थान निर्धारित नहीं हो सका। रेल मंत्री जब सुपोल गए थे तो लोगों की आशा बढ़ी थी। रेल मंत्री ने सार्वजनिक सभा में आश्वासन दिया था कि वह इस पर गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। इसलिए हमें लगता है कि इस रेल लाइन का निर्माण कार्य अवश्य होगा। सरकार ने देश के कई भागों को बड़ी लाइनों से विकसित किया। लगभग सभी इलाके इससे जुड़ गए लेकिन हमारे इलाके के लोग अभागे हैं कि उन्हें आजादी के 52-53 र्वा के बावजूद बड़ी रेल लाइन की सुविधा नहीं मिल सकी। इससे कितनी दिक्कत और पीड़ा होती है? जो व्यक्ति उस इलाके में जाएगा वही इस बात को महसूस कर सकता है। इस इलाके से कई सांसद हैं। हमें वहां जाने में दिक्कत होती है। हमें राजधानी पकड़ने के लिए बरौनी या पटना आनाा पड़ता है। उस इलाके के सभी सांसद माननीय शरद यादव जी, सुखदेव पासवान जी, रेनू कुमारी जी, राम जीवन सिंह जी, रामचन्द्र पासवान जी और मैंने कई बार इसके बारे में मंत्री जी से आग्रह किया कि राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव कम से कम एक मिनट नहीं तो 30 सैकिंड के लिए खगड़िया में दीजिए। हमने रेल मंत्रालय सलाहकार समिति की एक बैठक में इस बात को जब उठाया तो पदाधिकारियों ने मुझे लिखित में जानकारी दी कि राजधानी एक्सप्रेस थ्रू ट्रेन है। दिल्ली से गुवाहटी तक जो यात्री होंगे, वहीं जाएंगे। मैं किसी पर आरोप नहीं लगाना चाहता लेकिन क्या यह बात सही नहीं है कि राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस ऐसी जगहों में रुक रही है जहां एक भी टिकट नहीं कटता। आप खगड़िया में यह सुविधा उपलब्ध कराएं। कई सांसद उसमें जाते हैं। आपको कई यात्री इस ट्रेन के लिए मिलेंगे। आप एक बार मौका दीजिए। अगर यात्री नहीं मिलेंगे तो इसे बंद कर दीजिएगा ।

सभापति महोदय, जहां से मैं सांसद हूं वहां एक स्टेशन राघोपुर है जो नेपाल से सटा है। छोटा स्टेशन रहने के बावजूद प्रत्येक माह कम से कम 14 लाख रुपए की आमदनी उस स्टेशन से होती है। वहां विदेशी यात्री और पर्यटक भी आते हैं। राघोपुर में एक रिटायरिंग रूम होना चाहिए। जो स्टेशन एक महीने में 14 लाख रुपए की आमदनी देता हो, वहां दो-तीन लाख का रिटायरिंग रूम अवश्य बनाना चाहिए। थरभिटा रेलवे स्टेशन पर जो रेलवे क्रॉसिंग से पहुंच पथ है, वहां सम्पूर्ण ब्लॉक से रेलवे यात्री आते हैं। वहां कलवर टूट गया है। हमने इस बारे में निवेदन किया था। रेल मंत्री जी द्वारा निर्देश सुपोल में पदाधिकारियों को दिया गया था कि वहां बॉक्स कलवर बना दिया जाए।

पहुंच पथ की भी मरम्मत करा दी जाये और सरायगढ स्टेशन पर भी पहुंच पथ की मरम्मत करा दी जाये लेकिन वह काम नहीं हो सका है। हमारे संसदीय क्षेत्र सहरसा में रेलवे ढाला पर रेल.ओवरब्रिज. के निर्माण की स्वीकृति हुई और रेलवे ने अपना टैंडर भी कर दिया लेकिन ओवर ब्रिज के निर्माण का कार्य शुरु नहीं हुआ है। उसे शुरू कराई जाए ।

सभापति महोदय, सहरसा शहर की आबादी बहुत बड़े भू-भाग में फैल गई है। हमने निवेदन किया था कि सहरसा शहर के पूर्वी हिस्सों के जो यात्री रात में आते हैं, उन्हें दिक्कत होती है। इसके लिये कारू खिरहर हॉल्ट की स्थापना की जाये। यह मामला बहुत समय से पैंडिंग है। कोपरिया स्टेशन पर माल बुकिंग की सुविधा स्थायी रूप से दी जाये क्योंकि रेल के अलावा वहां कोई सड़क मार्ग नहीं है। किसानों को अपना खाद्यान्न बाहर भेजने के लिये काफी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। इसलिये कोपरिया स्टेशन पर स्थायी रूप से बुकिंग की व्यवस्था करा दी जाये।

सभापति महोदय, हम जिस इलाके में रहते हैं, उसमें समस्तीपुर डिवीजन की रेलगाड़ियां चलती है। माननीय सदस्या श्रीमती कान्ति सिंह ने अभी मांग किया है कि उस ट्रेन में ए.सी.-1 की बोगी लगनी चाहिये। माननीय मंत्री जी की तरफ से आश्वासन हुआ कि ए.सी.-फर्स्ट क्लास की बोगी लगा देंगे। हमारे इलाके में न केवल रेल राज्य मंत्री बल्कि रेल मंत्री भी जा चुके हैं और जो लोग जाते हैं, वे महसूस करते हैं कि उस इलाके के लोगों का क्या दर्द और क्या पीड़ा है। हम ए.सी. फसर्ट नहीं मांगते उस इलाके में जो पैसेंजर या एक्सप्रैस गाड़ियां मीटर गेज पर चलती हैं, उनमें जो बोगी लगी रहती है, यदि वैसी दिल्ली या मुम्बई जोन में लग जाये तो विदेशी यात्री तो छोड़ दीजिये, देसी यात्री भी उसमें नहीं चढेगा । उस इलाके के लोगों की दिक्कत को समझना चाहिये और अच्छी यात्री बोगी उपलब्ध करायी जानी चाहिये।

सभापति महोदय, जयनगर-नरकटियागंज आमान परिवर्तन वाया दरभंगा आमान परिवर्तन कार्य विगत तीन र्वाों से चल रहा है जिसके लिये राशि दी जाती है। लेकिन मानसी-सहरसा रेल खंड की तरह राशि दी जाती है लेकिन निर्माण कार्य में प्रगति नहीं हो रही है। सकरी-हसनपुर रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरु नहीं किया गया है। हम देख रहे हैं कि निर्माण के लिये राशि रेल बजट में दी जाती है लेकिन निर्माण कार्य शुरु नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, झंझारपुर रेलवे स्टेशन झंझारपुर लोक सभा क्षेत्र का मुख्यालय है और आपका निर्वाचन क्षेत्र है। यह महत्वपूर्ण स्टेशन है माननीय रेल मंत्री जी ने सभी जगहों के सांसदो से सुझाव मांगे हैं। झंझारपुर में कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जानी चाहिये। सीतामढ़ी-मुज़फ्फरपुर नई रेल लाइन 1996-97 में स्वीकृत हुई थी लेकिन अभी तक भू-अर्जन की कार्यवाही भी पूरी नहीं हो पायी है। इस कार्य को प्रारम्भ कराया जाये। इसी तरह जयनगर-सीतामढ़ी-रक्सौल के आमान परिवर्तन का 10 प्रतिशत कार्य भी नहीं हुआ है।

सभापति महोदय, अंत में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुये विश्वास करता हूं कि वे हमारी पीड़ा और दिक्कत को समझेंगे। हम किसी राग-द्वेा से नहीं बोल रहे हैं बल्कि हमने जनता की कठिनाई का बखान किया है। माननीय मंत्री जी की इस कार्य में रुचि है लेकिन उस रुचि का फलाफल जनता तब महसूस करेगी जब हम देखेंगे कि कार्य में प्रगति हो रहा है। इसलिये हमारी पीड़ा को समझकर इन समस्याओं का निदान कराइये और मानसी-सहरसा-फारबिसगंज एवं मधेपुरा-पूर्णिया के आमान परिवर्तन का कार्य भी शुरु कराया जाये।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुये अपनी बात समाप्त करता हूं।

*** श्री निहाल चन्द चौहान (श्रीगंगानगर) %**

मुझे आपने बोलने का मौका दिया, मैं आपका धन्यवाद करता हूं । महोदय, मैं राजस्थान के उस रेगिस्तान इलाके का प्रतिनिधित्व करता हूं जहां पर एक तरफ पाक की सीमाएं हैं और उस सीमाओं में पिछले कुछ समय से माइन लगी है ।

महोदय, हम लोग माइन के साये में जीते हैं । रेलवे की दृटि से हम बिल्कुल उबड़-खाबड़ हैं । रेलवे विभाग ने और मंत्रालय ने हमेशा इस क्षेत्र को नजरअन्दाज़ किया । महोदय, ऊंचे-नीचे रेगिस्तान में दिल्ली से मात्र एक गाड़ी उद्यान आभा एक्सप्रेस ही जाती है । 14 घंटे यानि दिल्ली से श्रीगंगानगर की 425 किलोमीटर की दूरी तय करती है । महोदय, सीमान्त क्षेत्र होने के कारण किसानों की फसलों का मूल्य भी सही नहीं मिलता ।

महोदय, पश्चिम राजस्थान की एकमात्र मीटरगेज लाइन स्वरूपसर से श्रीगंगानगर की बाकी रही है । मात्र 116 किलोमीटर की यह मीटर गेज लाइन का बजट 68 करोड़ सत्र 1997-98 में बजट में छाया हुआ है ।

महोदय, मा0 प्रधानमंत्री जी ने भी इस लाइन की 1998 में हनुमानगढ़ की एक चुनावी सभा में परिवर्तन करने की सहयोग की आशा जताई थी । महोदय, मात्र एक लाइन बीच में मीटर गेज होने से किसानों की अपनी फसल का सही दाम नहीं मिलता । सुरक्षा की दृटि से भी इस लाइन का ब्रोडगेज होना बहुत जरूरी है । उपाध्यक्ष महोदय, इस लाइन के मीटर गेज होने की वजह से आयात-निर्यात में भी काफी परेशानी होती है ।

मेरी माननीय मंत्री जी से आज इस बारे में बातचीत भी हुई थी । उन्होंने राजस्थान रेलवे प्लान रिकार्ड मंगवाकर मुझे आश्वासन दिया कि इस लाइन को ब्रोडगेज करने के लिए मैं इसका प्रस्ताव कैबिनेट में भिजवा देता हूं और प्रस्ताव पारित होने के बाद अतिशीघ्र इस कार्य को करवाने का प्रयास किया जाएगा । उपाध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी से भी मेरी आज मुलाकात हुई, उन्होंने इस संबंध में मुझे आश्वासन दिया है ।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि इसी बजट में इस लाइन को ब्रोड गेज करने की स्वीकृति प्रदान करें ताकि सीमान्त क्षेत्र के किसान, व्यापारी व आम जनता खुशहाल हो सकें ।

महोदय, मेरा मंत्री जी से एक निवेदन और है कि नई दिल्ली से श्रीगंगानगर के लिए एक और रेलगाड़ी चलायी जावे तथा अनूपगढ़ व सूरतगढ़ को भी इस सत्र से सीधा नई दिल्ली रेल से जोड़ा जावे । यह लाइन रक्षा विभाग की दृटि से भी काफी महत्वपूर्ण होगी ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

*** श्री अशोक अर्गल (मुरैना):** महोदय, मैं रेल मंत्री जी को विाम परिस्थितियों में अच्छा बजट पेश करने के लिये बधाई देता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ ।

मैं मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से मेरे संसदीय क्षेत्र में ग्वालियर से श्योपुर कलां छोटी लाईन के ऊपर आकर्िात करना चाहता हूँ । 100 वा्र पूर्व यह रेल लाईन डाली गयी थी और कई बार इस बाबत निर्णय होने के बाद इसका आमान परिवर्तन कर दिया जायेगा, वह नहीं हुआ । इसका प्रारंभिक सर्वे भी मेरी जानकारी के अनुसार पूर्व में कर लिया गया है । इसलिये आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि रेल विभाग की नीतियों के अनुसार शीघ्र ही इस रेल मार्ग पर आमान परिर्वतन किया जाये । इस परिवर्तन से इटावा, भिण्ड, ग्वालियर, श्योपुर होकर राजस्थान के सवाई माधोपुर व कोटा जं0 बड़ी लाईन से जुड़ जायेंगे, जिससे क्षेत्र की जनता को सुविधा होगी तथा रेलवे की आय में वृद्धि होगी । पर्यटन की दृटि से यह आमान परिवर्तन पर्यटन को बढ़ावा देने के लिये बहुत उपयुक्त होगा, इससे माधव नेशलन पार्क, कूनो पालपुर, "सिंह" अभ्यारण श्योपुर एवं टाइगर गैम सैन्चुरी रणथम्भोर भी जुड़ जायेंगे ।

नयी घोाणा, जो इस रेलवे बजट में हर जिला मुख्यालय को कम्प्युटर के द्वारा आरक्षण करने की की गई है, उसके अन्तर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र श्योपुर, जो जिला मुख्यालय है, उस पर यह सुविधा प्रदान की जाये ।

मेरे संसदीय क्षेत्र का मुरैना जिले का मुख्यालय एवं कमिश्नरी हैड क्वाटर भी है तथा यहां की जनसंख्या एक लाख से अधिक है । यहां पर आज भी प्रमुख ट्रेनों का स्टॉपेज नहीं है । जनता की मांग को देखते हुए मेरा आपसे अनुरोध है कि इस स्टेशन पर जी.टी.एक्सप्रेस, महामाया, हीराकुण्ड, समखण्ड एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपेज किया जाये ।

इसी प्रकार मध्य रेल का बनमोर रेलवे स्टेशन पर मात्र छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस ही ठहरती है वहां पर महाकौशल एक्सप्रेस एवं मालवा एक्स. का स्टॉपेज किया जाये एवं मुरैना शहर के लालोर वायपास पर यातायात को ध्यान में रखते हुए ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है, जिससे लाखों नागरिकों को सुविधा मिलेगी । मुरैना शहर के फाटक, जहां जनता का आवागमन ज्यादा रहता है, वहां पर फुटब्रिज की आवश्यकता है ।

अतः पुनः बजट का समर्थन करता हूँ तथा अनुरोध करता हूँ कि मैंने जो बातें उठायी है उनका निराकरण करायेंगे ।

---

*सभा पटल पर रखा गया ।

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): Respected Chairman, Sir, I feel that this Railway Budget is having some unique deviation from the normal conventional Budget. We feel that globalisation has occupied the field. Privatisation and market economy is now coming up. India needs infrastructure in roads, in shipping, in air and

in railways.

But all the three, that is, road, shipping and air, have gone to private sector. Railways alone is left out. Railways is a symbol of national integration.

Even during freedom struggle, Mahatma Gandhi used railway travel as the symbol of integration and freedom struggle. This is the nervous system of India. In such a juncture, every Budget used to protect the interest of each and every State. But here is a Budget given purely by a socialist; that is also by a Lohia socialist; that is also in NDA Government where both the Samata Party leaders are occupying the same portfolio and giving the Budget in the name of Rakesh Mohan. That is, it is giving first symtom of corporatisation. It is neglecting the area, which is to be developed. Now, global economy and privatisation can develop road; it can develop the shipping area and it can develop air. But why is the Railways not having any competition? It is monopolized by the Government. Therefore, we have to concentrate on the area, which is neglected, the area which has to be developed and the area which needs transportation.

Here is my constituency, Sivaganga, which is having about 40 textile mills and about 1500 small-scale industries. Graphite mines are there. Nearby my constituency, my learned friend, Shri Vaiko's constituency, Sivakasi is having cottage industries. It is having litho press. It is having matches. It is having crackers. It is having many things to be transported. Seafood is to be transported. It is such a place. There is also Rameswaram. It is a famous place.

Now Rama is holding the field. Yesterday also I dreamt about Lord Rama. Lord Rama came and said: "This is a Budget where I am totally neglected." Ayodhya is also neglected. Rameswaram was linked with the mainland by Shrimati Indira Gandhi by making a bridge. Shri Rajiv Gandhi opened it. In Rameswaram, Lord Rama has won the war and he is worshipped throughout India. Every Hindu used to worship Lord Rama....(*Interruptions*) Kindly do not interfere because you are also now in the Rama's field. You are one of the disciples of Rama now.

SHRI VAIKO : Lord Rama appeared in your dream. I am happy. You are hailing from Tamil Nadu....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri Vaiko, please take your seat.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN : Therefore, if this Government is having some interest in Rama and Lord Rama is to be protected, then, Rameswaram is to be protected. But what happened? Kumari Mamata Banerjee had presented the Railway Budget. When she presented the Railway Budget, she included these areas, Tiruchirappalli, Pudukkottai, Karaikudi, Sivaganga, Manamadurai and also Rameswaram, in the Railway Budget for the first time for broad gauge conversion. She also allotted Rs.10 crore. Subsequently, she allotted Rs.7 crore. But what happened now? Sir, Rs.4 crore was diverted for other projects. That is how, Lord Rama is worshipped. That is the greatness shown for Lord Rama.

Here is a project which has got an ancient history. Rameswaram Express is called as 'Boat Mail.' Normally they will get the ticket in Chennai and will go to Rameswaram. Then, they can go by the steamer to Thalaimannar, Sri Lanka. That was the ancient system. Then, the rails which were laid during the British period were changed subsequently by the Congress Government. But now they have become old. About Rs.17,000 crore is allotted for the safety purpose. But not even a single pie is utilised for the purpose of laying new rails. This is the thing which is happening.

I would like to draw the attention of the Government. Ninth Five Year Plan gave Rs.45,413 crore for 3710 kilometres of rails where broad-gauge conversion is to be made.

After four years, it is only 1,832 kilometres, which is less than 50 per cent achievement of the target. This is the fourth year you are running but you could not achieve even gauge conversion. Gauge conversion is treated as one of the factors of economic development of an area. By converting to broad gauge, the area would be developed because more tourists would be come, more freight would be carried and more exchange of people would be there. This is why gauge conversion was made one of the main thrust areas of the Ninth Five-Year Plan but that was not achieved at all.

In the case of goods traffic, the earnings is 64 per cent; in respect of passenger traffic, it is 29 per cent; and the coach earnings is two per cent. At Perambur, in the Integral Coach Factory, a lot of orders are pending from various Asian and African countries but they are not executed. You want to close down the Integral Coach Factory, which is the prestige of Tamil Nadu. Now, Tamil Nadu has created history where a majority of MPs from Tamil Nadu are supporting the ruling alliance of the country. There is also a Samata Party nominated Member. Out of 40 MPs, 37 are supporting the NDA Government. What is the gift you have given for this support, upon which this Government is standing? They are now giving an allocation, which is the lowest.

The Southern Railway is having a capital fund of Rs.1,586 crore. Out of that, only a meagre amount is given for Tamil Nadu. The Plan outlay is Rs.804 crore but the State of Tamil Nadu is getting only Rs.70 crore, which is less

than nine per cent. So, what is the interest you are showing to this area, where 37 MPs are supporting you? In the Rajya Sabha, Sixteen MPs are supporting you along with another nominated MP. So, seventeen MPs from Tamil Nadu are supporting you in the Rajya Sabha. The gift you are giving to Tamil Nadu is only by way of total negligence of Tamil Nadu.

This is the first time Tamil Nadu is totally neglected because you have got a new formula, which is a deviation from the conventional method of assessing the areas to be served. You have come up with a new formula wherein you want to say that the area is to be calculated and the population is also to be calculated. This means, the people who are following population control would not be given enough funds. Tamil Nadu is the first when it comes to population control and Kerala is the next but this is the gift you are giving them, just like what was done by the Eleventh Finance Commission. The States that are developing and enforcing national plans are gifted with nothing. This is what is happening in Tamil Nadu and Kerala.

Out of a Plan outlay of Rs.175 crore only Rs.2 crore is allocated for the Pudukottai-Karaikudi-Manamadurai-Rameswaram line. When would you be able to take it up? The requirement is of Rs.250 crore for Madurai-Rameswaram but you have allotted only Rs.5 crore. How can that be implemented? If you have got any financial restrictions, I can understand that. At the same time, here is another possibility. You are borrowing from the market about Rs.3,000 crore. You are expecting to borrow from the market. Let there be a bond in the name of Rameswaram, where you can borrow just like you did in the case of the Konkan Railway. Let it be a project from Chennai to Rameswaram *via* Manamadurai, through Pudukkottai, from where your own Member is coming. I am coming from an area in the middle Sivaganga. Now, new friends from the AIADMK are also supporting you. They would also get benefited by the new lines. So, why should you not market it and borrow money in the name of Rameswaram, so that this project is implemented at least within three years?

Finally, I would like to submit that there is plenty of land near the railway tracks. You have deviated from the projects given for cable laying. You are saying that since nothing happened in that project, you are leaving it. How can that be left in the middle? This is a very good project. It was already announced in the Railway Budget speech of Kumari mamata Banerjee. If it were not taken up leasing of right of way for optical fibre cable would not materialise.

That is from your speech. When the hon. Minister says like this, you want to neglect it. In the same way, you want to concentrate upon the Golden Quadrilateral and diagonal connection of the four Metros alone. Simply saying that Chennai also is connected with it, will not serve the purpose. It is only fifty kilometres inside Tamilnadu which is going to be covered. Chennai is on the northern side of Tamil Nadu. In no way it is going to help us. We need this type of projects which connect Rameshwaram and also Sivakasi. I hope, Shri Vaiko will also support it, lobby for it and try to achieve it. That way, our area can also be developed. Otherwise, my friend Shri Vaiko and all the 37 Members who are supporting them, should have a second thought about it and see that the socialists who are not having faith upon Lord Rama, should have some sympathy towards us, as it is a backward district.

I would also like to submit that in Namanasamudram-Trichirapalli Division, about 200 families are living on the adjacent side of the railway track, without hindering anything, for the past 30 years. Kindly see that some lease rate is fixed for these people to hold their lands for having shops and also habitation. Otherwise, it may be sold to them on a long period of return.

In the same way, I would like to suggest that computerisation of Sivaganga, as a revenue headquarters, should be done. The Government has taken a policy decision that all the revenue headquarters will be connected through computerisation, but Sivaganga has not been computerised. I have requested the hon. Minister and I gave a petition also to him to connect it through computerisation. Kindly make it also as one of the projects to be implemented in this current year.

With these words, I just remind the hon. Minister that the budgeted BOLT project 'Own Your Wagon Scheme' should be implemented. That is a very good scheme and has to be marketed properly. Professional marketing will bring more funds to the Government. Also, the coach factory should be improved and more investment should be made because more orders are coming. The market is very favourable for coach making. Therefore, that also should be concentrated upon. Work-sheds in Madurai, Trichy and Chennai are also to be improved.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): Sir, I am laying my speech on the Table.

सभापति महोदय : ठीक है, आपको अपनी स्पीच सदन के पटल पर प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाती है।

*** श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर) : महोदय, निम्नलिखित वियों को रेल बजट पर मेरे द्वारा दिए गए भाण में माना जाए ।**

1. रेल बजट में बिलासपुर मंडल को सौ करोड़ रुपये की राशि दिए जाने का प्रावधान है, जिसमें से चार करोड़ रुपया दिया जा रहा है,इसे बढाकर 20 करोड़ रूपए किया जाए ।

2. सारनाथ एक्सप्रेस का बिलासपुर (छत्तीसगढ़) के बिल्हा स्टेशन पर ठहराव किया जाए ।

3. अमरकंटक एक्सप्रेस का बिलासपुर, छत्तीसगढ़ के बेलगहन स्टेशन पर ठहराव किया जाए ।

4. छत्तीसगढ़ के प्रमुख शहर बिलासपुर से अनूपपुर तक लोकल ट्रेन चलायी जाए ।

5. कोरबा से दुर्ग तक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलायी जाए ।

6. चिरमिरी-बिलासपुर पैसेंजर को रायपुर तक चलाया जाए ।

7. बिलासपुर-उरकरा खण्ड पर लाइन क्षमता बढ़ायी जाए ।

8. बिलासपुर, छत्तीसगढ़ में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोला जाए ।

9. मनेन्द्रगढ़ रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म नं0 2 का निर्माण, रेलों की मरम्मत संबंधी कार्य मनेन्द्रगढ़ में ही कराया जाए ।

10. बेलगहना, टेंगनवाड़ा, खेंगसरा रेलवे स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए ।

11. पेण्ड्रारोड में आरक्षण केन्द्र कम्प्यूटरीकृत किया जाए ।

12. बिलासपुर से लखनऊ तक नयी ट्रेन चलायी जाए ।

13. नयी दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को वाया संबल बिलासपुर-कटनी-बीना चलाया जाए ।

। सभा पटल पर रखा गया ।

बिलासपुर रेलवे जोन, (दक्षिण-पूर्वी रेलवे) के अंतर्गत कोरबा बिलासपुर एवं दुर्ग जंक्शन से प्रारंभ होकर क्रमशः विशाखापत्तनम, भोपाल एवं इलाहाबाद तक जाने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों में अतिरिक्त शयनयान और साधारण कोच, जोड़कर (क) विशाखापत्तनम से तिरुपति बालाजी देवस्थानम (ख) बिलासपुर-भोपाल से लखनऊ, एवं दुर्ग-भोपाल से लखनऊ और (ग) दुर्ग-बिलासपुर-इलाहाबाद से देहरादून तक सुविधा विस्तार कर दक्षिण भारत के साथ छत्तीसगढ़-मध्यप्रदेश-उत्तरप्रदेश एवं उत्तरांचल के निवासियों हेतु सार्थक सुविधाएं दिये जाने हेतु प्रस्ताव ।

महोदय, सर्वप्रथम, तो मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, एवं आपका ह्रदय से आभारी हूं कि भारतीय रेलवे में सर्वाधिक आय-अर्जित करने वाले बिलासपुर रेल मंडल को आप लोगों के द्वारा जोनल कार्यालय घोाति कर यथेठ कार्य किया जा रहा है और निकट/दूरस्थ क्षेत्र के निवासियों को रेल-सुविधाओं का लाभ मिल रहा है ।

मुझे ज्ञात है कि आपके मंत्रालय के लिए अतिरिक्त नई रेलगाड़ियां चलाना कठिनतम कार्य है परन्तु पूर्व से ही चलने वाली रेलगड़ियों में यदि दो अतिरिक्त कोच या बोगी (एक शयनयान + एक साधारण दर्जा) लगाकर टर्मिनल स्टेशनों से जैसे विशाखापत्तनम, भोपाल और इलाहाबाद से पुनः वहीं से प्रारंभ होने वाली रेलगाड़ियों में जोड़कर, क्रमशः तिरुपति बालाजी देवस्थानम्, लखनऊ एवं हरिद्वार-ऋाकेश-देहरादून तक सुविधा-विस्तार आसानी से किया जा सकता है । इस प्रस्तावित सुविधा-विस्तार से दक्षिण भारत, मध्य भारत एवं उत्तर भारत के छह राज्यों के निवासियों को असीमित लाभ मिलेगा । वर्तमान में चल रहीं एक्सप्रेस गाड़ियां का क्रमांक नाम और समय सारणी तथा सुविधा-विस्तारित से प्रभावित/लाभान्वित गाड़ियों का क्रमांक, नाम और समय-सारणी का सम्पूर्ण विवरण आपकी सुविधा एवं तत्काल जानकारी के लिए निम्न रूप से उल्लेखित कर रहा हूं जोकि पेज दो पर हैः-----

13:20 8517 08:30

(A) वर्तमान में - Korba Vishkhapattnam-Daily Link Exp.

11:45 8518 19:00

प्रस्तावितः- दो अतिरिक्त बोगी (1 शयनयान + 1 साधारण) जिसे जोड़ना है निम्न ट्रेन में, जो तिरुपति तक जाती है ।

14:30 7488 06:25

Vishkhapattnam Tirupati-Daily Link Exp.

11:05 7487 19:15

16:25 8453 19:00

(B) वर्तमान में - Durg Bhopal-Amarkantak Exp. Chennai-Lucknow Express

09:30 8454 16:00 T.No.6093

19:20 8225 10:55 10.30 21.00

Bilaspur Bhopal-Mahanadi Exp.

07:50 8226 16:00 Bhopal - Lucknow

प्रस्तावितः- दो अतिरिक्त बोगी जोड़ना है, जिसे भोपाल से चेन्नई

लखनऊ ट्रेन में लगाना है । On Return Journey

15:25 8453 09:55 10.30 5012 5.35

Durg Bhopal-Amarkantak Exp. Lucknow - Nagpur

09:30 8454 16:00 6.30 8033 14.40

एक घंटा पूर्व **18 20 8225** 09:55 ग्ङ्श्द्रह्वह्व ☐ ब्थ्ह्रच्द्रह्वह्व

8034 Durg

समय परिवर्तन Bilaspur Bhopal-Mahanadi Exp.

07:50 8226 16:00

20:10 5159 19:00

(C) वर्तमान में - Durg Allahabad-Durg Chappra Exp.

07:30 5160 15:45

प्रस्तावितः— 17:15 4113 13:10

दो अतिरिक्त बोगी Allahabad Dehradun – Link Exp.

लगाकर देहरादून 08:00 4114 13:20

तक ले जाना है ।

स्वअनुभव के आधार पर सुविचारित वर्तमान समय-सारणी के साथ प्रस्तावित समय सारणी और पूर्व से ही चलने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के साथ दो अतिरिक्त कोच का संयोजन करके आसानी से जन-सुविधाएं बढ़ाई जा सकती है, सिर्फ शर्त है कि आप पर्याप्त रूचि दिखाएं एवं कठोरता से संबंधितों को आदेशित करें..... इसी आग्रह सहित

*** श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) : महोदय, आतंकवाद बढ़ने से साम्प्रदायिक शक्तियां बढ़ने से जाकले भारतवर्ष का धुवां बजट पर तारीख 20/3/2002 को बहस हो गयी । श्रीमान वित्त संबंधी यशवंत सिन्हा यशवर हो गये लेकिन उन्होंने शेर का शिकार नहीं किया । भेड़ बकरी का शिकार करके शेर को भेड़ बकरी का गोश्त खिलाया और मस्त किया । श्रीमान रेल मंत्री जी ने रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया । एक घंटा उन्होंने समय लिया, उस दौरान सदन में किसी भी सदस्य ने रोका-टोकी नहीं की, यह बात गौरवास्पद है । लेकिन द्वितीय श्रेणी का किराया महंगा हुआ, जरूरी वस्तुओं का भाड़ा भी बढ़ा और मंहगाई की रेलगाड़ी दौड़ायी जाएगी । रेल बजट जनरल बजट का पूरक होता है परन्तु रेल मंत्री जी ने रेल की सुधार करने के लिए भारत सरकार से आर्थिक मदद मांगी है, यह ठीक नहीं है ।**

रेल बोर्ड यह पुराने राजे जैसे बैठे हैं, उसमें परिवर्तन करना चाहिए, जो आर्थिक बोझ रेल के ऊपर पड़ जाता है, सुधार करना जरूरी है । जो किराये पर वृद्धि हो गयी है, वह तो सब पैसेंजर कर्मचारी ही खा गए हैं । इस पर ध्यान देना जरूरी है । प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष करोड़ों रुपयों का रेलवे को नुकसान होता है । प्रतिबंध लगाना जरूरी है । रेल शुरू हुए 150 बरस हो गए, आर्थिक दृटि या खुद पाँव पर खड़े रहना जरूरी था न हो पायी, यह दुर्भाग्य की बात है । खानपान सेवा में सुधार होना चाहिए ।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र और जिला नगर महाराट्र राज्य की कुछ समस्या आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्ाित करता हूं—

1. मुम्बई मध्य रेल लाइन की सब रेल गाड़ियां इलेक्ट्रिक के ऊपर चलना चाहिए ।

2. मुम्बई से देहली एक राजधानी रेल शुरू करना ।

3. नासिक म्यंबकेश्वर 2003 में कुंभ मेला होने वाला है, नासिक रोड स्टेशन को सुधार करना, सोडना और ओदा रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ियां रूकने के लिए टर्मिनल बनाना जरूरी है ।

4. नासिक मनमाड रेल स्टेशन के ऊपर दूरी यातायात करने वाली रेलगाड़ियों को शीा देना ।

5. मनमाड, मालेगांव धुलिया, नरडाना, इंदूर नयी रेल लाइन का सर्वेक्षण हो गया है, रेल लाइन मंजूर करना ।

6. नासिक से पूना नयी रेल लाइन मंजूर करना ।

7. मनमाड स्टेशन को सुधारना ।

- **सभा पटल पर रखा गया ।**

8. नांदगांव रेलवे स्टेशन पवन रेल को शीा देना ।

9. न्यायडोंगरी तावनांदगांव विदर्भ एक्सप्रेस को शीा देना ।

10. मनमाड शहर में रेलवे की जमीन है, राट्रीय शिक्षा संस्थाओं द्वारा स्कूल के लिए मांग की गयी, मांग पूरी करना ।

11. नासिक जिले में अंगूर ज्यादा होता है । यातायात के लिए रेल की सुविधा देना ।

12. येवला तहशील मनमाड, येवला सिकंदराबाद रेल लाइन पर कुसमाडी, यहां नया रेल गेट मंजूर करना ।

13. कुली से वाया इलाहाबाद गोरखपुर एक दिन गाड़ी चलती है, मनमाड रेल स्टेशन पर शीा देना ।

14. कुली से वाया इलाहाबाद छपरा एक दिन गाड़ी चलती है, मनमाड रेल स्टेशन पर शीा देना ।

15. नासिक मनमाड, यहां पुपक रेल को शीा देना ।

16. रेल में जो कुली काम करते हैं, उन्होंने बार-बार निवेदन देकर मांगें की हैं,उन पर सहानुभूति से विचार करना ।

महोदय, आपने मुझे समय दिया, मैं आपका आभारी हूं और आपके माध्यम से विनती करता हूं कि मांगे पूरी करने के लिए कट करें ।

श्रीमती जस कौर मीणा (सवाई माधोपुर) : सभापति जी, धन्यवाद। मैं वर्ा 2002-03 के रेलवे बजट संकल्प के पक्ष में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ी हुई हूं। सर्वप्रथम में रेल मंत्री जी को और उनके सहयोगियों को धन्यवाद देना चाहती हूं जिन्होंने पिछले दशक के सभी रेल बजटों के मुकाबले में इस बार अपनी तीव्र बुद्धि से इस तरह का संतुलन बनाया है कि हमारे प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों को बहुत कुछ कहने का मौका नहीं मिल रहा है। किराया वृद्धि को लेकर कुछ माननीय सदस्यों ने चिन्ता व्यक्त की है, लेकिन मैं कहना चाहती हूं कि किसी भी उपक्रम को चलाने के लिए उसका आर्थिक संयोजन करना उतना ही आवश्यक है जितना की सुविधाओं का विस्तार करना। जब अर्थ ही नहीं होगा या हमारी आर्थिक व्यवस्था संतुलित नहीं होगी तो सुविधाओं का विस्तार हमारी आर्थिक नीति की कमर तोड़ देगा और एक दिन ऐसा आएगा जब हम कर्जे के बोझ के नीचे दब कर रह जाएंगे और ऐसा कर के हम भारतीय रेल, जो एशिया की सबसे बड़ी और महत्वपूर्ण यातायात सुविधा है, उसके साथ न्याय नहीं कर पाएंगे।

माननीय सभापति जी, भारतीय रेलें एक दिन में 1 करोड़ 30 लाख यात्रियों को अपने गंतव्य पर पहुंचाती हैं। लाखों टन माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाता है जिसके कारण जनजीवन को जितनी सुविधाएं होती हैं उन सुविधाओं को मद्दे नजर रखते हुए रेलों के आधुनिकीकरण, रेलों के सुदृढ़ीकरण और रेलों के ि वस्तार की जितनी भी योजनाएं और व्यवस्थाएं हैं उनके प्रति हमें उदार होना पड़ेगा।

हम अर्थव्यवस्था को मद्देनजर रखते हुए, भारत की गरीबी को ध्यान में रखते हुए, भारत के ग्रामीण को ध्यान में रखते हुए, भारत के कृाक को ध्यान में रखते हुए अनेकों प्रकार के विचार रखते हैं किन्तु इस रेल बजट में 16 जन शताब्दियों सहित 48 नयी गाड़ियां चलाकर जनता के लिए यातायात की जो सुगमता रेल विभाग ने दी है, वह तारीफ करने योग्य है। रेल मंत्री जी ने अनेकों गाड़ियों के फेरे बढ़ाकर, कुछ गाड़ियों को विस्तार देकर जन सुविधाओं के लिए जो भी अवसर मुहैया कराये हैं, उन सभी के लिए माननीय मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं।

20.41 hrs. (Dr. Laxminarayan Pandeya in the Chair)

मैं एक और बात कहना चाहूंगी कि रेल सुरक्षा नीति के क्षेत्र में, जनता की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए, कर्मचारियों की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए जो बजट बढ़ाया है, गत बजट में पिछले साल के बजट में लगभग 129 करोड़ रुपये था जिसे 325 करोड रुपये की वृद्धि करके कर्मचारियों के प्रति गहरी चिंता जताई है। माननीय सदस्यों ने अपने भााणों में कर्मचारियों की सुरक्षा के प्रति चिंता व्यक्त की थी। मुझे लगता है कि उन्होंने बजट भााण के सम्पूर्ण अंश विधिवत् पढ़े होते तो शायद यह दुगुनी वृद्धि इस वर्ा के बजट में जो सुरक्षा की दृटि से रखी गयी है, उसके बारे में उनकी चिंता निर्मूल हो जाती।

जो विशेा बात इस बजट में की गयी है, वह यह है कि इस वर्ा यात्री सुविधा वर्ा मनाने के लिए तीन प्रकार की योजनाओं का खुलासा किया गया है। रेल नीर के साथ फूड प्लाजा और पांच वर्ा के बच्चों को निःशुल्क भोजन की जो व्यवस्था इसमें रखी गयी है, वह सराहनीय है । लेकिन मेरा माननीय मंत्री जी से सुझाव है, मैं सोचती हूं कि वह नोट करेंगे कि जब 1 करोड़ 30 लाख लोग प्रतिदिन यात्रा करते हैं तो सवारी गाड़ियों के अंदर स्वास्ट कर्मी और स्वास्थ्य किट की व्यवस्था की जाये। अभी पिछले कुछ दिन पहले मेरे संसदीय क्षेत्र आगरा से कोटा जाते समय एक स्टेशन में एक यात्री की तबीयत खराब हो गई । उसे एक छोटे से स्टेशन पर उतारा गया। लेकिन स्टेशन पर उतरते ही उसे कोई स्वास्थ्य सुविधा नहीं मिली जिसकी वजह से उस यात्री ने दम तोड़ दिया। उस समय मैं खुद भी वहां पर पहुंची। मुझे अहसास हुआ कि निःसंदेह यात्री गाड़ियों में स्वास्थ्य कर्मी की आवश्यकता अवश्य होनी चाहिए। जहां 1 हजार, 2 हजार या तीन हजार यात्री ट्रेन में बैठे होते हैं, ऐसी स्थिति में

आकस्मिक कोई घटना घटती है तो उसे देखने के लिए स्वास्थ्य किट के साथ साथ स्वास्थ्य कर्मी को अवश्य लगाया जाना चाहिए।

इसके साथ ही मैं एक दूसरा सुझाव देना चाहती हूं कि जो भी द्रुतगामी रेले हैं, जो महानगरों को जोड़ती हैं, महानगरों में केवल करोड़पति लोग ही नहीं रहते। इन करोड़पतियों की सेवा सुश्रुा के लिए गरीब लोग भी ट्रेनों में यात्राएं करते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि इन् गाड़ियों के अंदर सामान्य श्रेणी के डिब्बे और बढ़ाये जायें। जैसे हम दूरगामी यात्रा पर जाने वाली गाड़ियों को देखते हैं तो उनमें सामान्य श्रेणी के एक या दो डिब्बे ही होते हैं। आप दिल्ली को देखें, मुम्बई को देखें, कोलकाता को देखें, इन सब में इतनी बड़ी-बड़ी इमारतें बनाने के लिए मजदूर कहीं बिहार से महाराट्र में जाते हैं तो कहीं राजस्थान से दिल्ली में आते हैं। इन यात्रियों की जब कभी भी आवाजाही करनी पड़ती है तो उनकी जो दुर्गति होती है, उसको देखकर हमें कई बार तरस आता है। मैं अनुरोध करती हूं कि इस सुझाव को माननीय मंत्री जी ध्यान में रखेंगे।

जहां यह साल यात्री सुविधा वर्ा के रूप में मनाया जा रहा है वहां मानव संसाधन के विकास में इस गरीब तबके के लोगों के लिए महानगरों से जुड़ने वाली सभी दूरगामी रेलों में सामान्य श्रेणी के डिब्बे अवश्य रखे जायें। कृा उत्पाद के संदर्भ में भी कहा गया है। कृा उत्पाद में फल, सब्जियां, दूध आदि की लोडिंग अनलोडिंग के लिए भी मैं सुझाव देना चाहती हूं कि आज जितने भी महानगर हैं, ये अपना खाद्य उत्पादन स्वयं पैदा नहीं करते । उनको कहीं न कहीं आस-पास के किसी एरिया से अपना उत्पादन लाना पड़ता है।

मेरा अनुरोध है कि यात्री गाड़ियों या माल गाड़ियों के द्वारा कृा उत्पादों को सुरक्षित ढंग से महानगरों तक पहुंचाने की कोई माकूल व्यवस्था इस बजट में अवश्य की जाए। मंत्री महोदय जब कृा मंत्री थे तो उन्होंने कृा नीति और कृाकों की समस्याओं पर एक भााण दिया था। वह आज भी मेरे मानस पटल पर है। मुझे उम्मीद है कि उनका भावुक ह्दय किसानों और गरीबों के प्रति काफी संवेदनशील है। वे निःसंदेह इस तरह का कोई न कोई उपाय इसमें अवश्य जोड़ेंगे।

मंत्री महोदय, हमारा देश कला, संस्कृति, प्राकृतिक सम्पदा और सामाजिक शालीनता का एक खजाना है। यदि हम उत्तर-दक्षिण, पूरब-पश्चिम निगाहें डालें तो अनेक तीर्थ स्थल, अनेक ऐसे कलात्मक स्थल हैं, प्राकृतिक सम्पदाओं से भरे क्षेत्र हैं जहां पर्यटकों का आना-जाना वर्ा भर चलता है। उन पर्यटकों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर सुगमता से लाया जा सके और देश का राजस्व बढ़े, रेलवे का राजस्व बढ़े, इसके लिए कोई न कोई माकूल व्यवस्था होनी चाहिए। जिन क्षेत्रों में पर्यटन स्थल हैं, उनकी सम्पूर्ण जानकारी मंत्री महोदय अपने मंडल अधिकारियों के माध्यम से एकत्रित कर सकते हैं। जिन मंडल क्षेत्रों में पर्यटन स्थल हैं, उन जगहों पर रेलवे की सुविधा के लिए, यात्रियों को अधिक आरक्षण प्राप्त कराने की व्यवस्था पर भी विचार करें।

आपने जन-शताब्दी चला कर राजस्थान को बहुत बड़ा वरदान दिया है। कोटा से निजामुद्दीन जो जन-शताब्दी चलती है, उसके संदर्भ में मेरा एक अनुरोध है। कोटा से निजामुद्दीन तक जब वह गाड़ी चलेगी तो निः संदेह उस गाड़ी को आर्थिक दृटि से और अधिक...(व्यवधान) मंत्री जी, आप मेरे अमूल्य सुझाव पर जरूर ध्यान दें। जो 16 जन-शताब्दियां चलाई गई हैं, उनमें कोटा से निजामुद्दीन तक जो जन-शताब्दी चलाई गई है, मैं सोचती हूं कि जब तक उस गाड़ी में कम से कम 800 यात्री नहीं बैठेंगे तब तक वह गाड़ी अनार्थिक रहेगी। ऐसी स्थिति में यदि हम उसे ऐतिहासिक स्थल चित्तौड़गढ़ से चलाएं और वहां से निजामुद्दीन तक लाएं तो निःसंदेह ऐतिहासिक स्थलों को देखने वाले यात्री चित्तौड़गढ़, बूंदी, कोटा, सवाई माधोपुर, भरतपुर देखेंगे और आगरा तक की यात्रा की सुविधा भी उसमें लेंगे। मेरा यह व्यावहारिक सुझाव है। मैं अपने आपको थोड़ा-बहुत पर्यटन क्षेत्र से भी जोड़े हुए हूं और समझती हूं कि राजस्थान एक ऐसा ऐतिहासिक राज्य है, ऐसा खूबसूरत राज्य है जिसमें वीरों की भूमि, कलात्मक भूमि, वन सम्पदा की धनी, अनेक प्रकार की कलाएं उसमें हैं। मंत्री महोदय, मैं सोचती हूं कि मानव संसाधन के साथ-साथ देश में पर्यटन को भी बढ़ा वा मिलेगा। इसमें आपकी वाह-वाही होगी और आपने जो युक्तिसंगत बजट प्रस्तुत किया है, यदि उसमें ये सब बातें और जुड़ जाएंगी तो निःसंदेह यह बजट एक ऐतिहासिक बजट होगा।

अंत में एक और सुझाव देते हुए अपनी छोटी सी मांग आपके सामने रखूंगी। मेरे क्षेत्र को आपने बहुत कुछ दिया है। उसके लिए मैं सभी सदस्यों के समक्ष रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं। उन्होंने एक महिला सांसद के क्षेत्र में रेलवे की जितनी सुविधाएं दी हैं, मेरा सम्पूर्ण क्षेत्र आपको धन्यवाद देता है। मैं एक छोटा सा सुझाव और देना चाहती हूं और सोचती हूं कि उसमें हिन्दुस्तान के हर सांसद का सहयोग होगा। सुरक्षा की दृटि से हम रेलवे पर क्रासिंग लगाते हैं। वहां यदि कोई कर्मी नहीं होता तो खतरों की संभावना बहुत ज्यादा होती है। मेरा सुझाव है कि जहां कहीं भी क्रासिंग की व्यवस्था दें तो सुरक्षा की दृटि से ओवरहैड रोड दी जाए। जब ब्रिज के रूप में ओवरहैड रास्ता देंगे, उसमें सब सांसद अपने सांसद कोा से भी राशि दे सकेंगे, राज्य सरकारें भी दे सकेंगी, राज्य सरकारों के सहयोग से यदि रेलवे विभाग भी दे सके तो सुरक्षित क्रासिंग की व्यवस्था हो जाएगी। गांवों में एक तरफ गांव होता है, दूसरी तरफ कृाकों की खेती होती है, जहां पशु भी जाते रहते हैं तथा दूरगामी और तीव्रगामी गाड़ियां चलती हैं, उनको आभास भी नहीं होता और इस तरह अनेक दुर्घटनाएं होती रहती हैं।

इसलिए मेरा एक सुझाव है कि यदि कहीं भी बजट में आप इसका प्रावधान रख सकें और उसमें कहीं भी राज्य सरकारों और सांसद कोा की कहीं भी हिस्सा राशि रख सकें तो मैं सोचती हूं कि हर सांसद इस मुसीबत से बचने के लिए अपने सांसद कोा से रेलवे क्रासिंग की व्यवस्था करवा सकता है।

अन्त में मैं एक बात कहना चाहूंगी, शायद हिन्दुस्तान का आजादी के बाद से जब से बजट प्रस्तुत हुआ है, उसके बाद पहली बार मेरे संसदीय क्षेत्र में 15 करोड़ रुपये दौसा से गंगापुर रेलवे लाइन को दिये हैं, उसके लिए मैं तहेदिल से जनता की तरफ से आपकी आभारी हूं, लेकिन मेरा आपसे एक अनुरोध है कि इसका जब भी शिलान्यास हो तो गंगापुर से हो, यह मैं अपने स्वार्थ में नहीं कहती, बल्कि आपकी गंगापुर में इतनी सम्पत्ति पड़ी हुई है, इतने क्वार्ट्स आपके बने हुए हैं, इतने संसाधन रेलवे के पड़े हुए हैं, जिनका उपयोग रेलवे नहीं कर पा रही है। मैं सोचती हूं कि आज उनका क्षरण हो रहा है, हानि हो रही है। यदि यह काम यहां से प्रारम्भ होगा तो आपके कर्मचारियों को रहने के लिए आवास, आपके सामान की सुरक्षा के लिए उचित व्यवस्था, यह सब मिलेगी।

इसके साथ ही जो डांग एरिया है, जो दुर्गम क्षेत्र है, जहां का लाल पत्थर इस इमारत में भी बोल रहा है। आज भी पार्लियामेंट की दीवारें बन रही हैं तो उसी पत्थर से बन रही हैं, जिस क्षेत्र में रेल के लिए 50 साल से लोग तरस रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि गंगापुर से धौलपुर यदि रेलवे लाइन, जिसका पहले सर्वे भी हो चुका है, इसको यदि जोड़ देंगे तो सम्पूर्ण भारत में रेलवे के लिए एक चमत्कारी काम होगा। कभी भी मिलिट्री मूवमेंट के समय और आपात काल में आपको उत्तर से दक्षिण जाने के लिए और पूरब से पश्चिम जाने के लिए आपको यह सुविधा बहुत ही अच्छी उपलब्ध होगी और रेलवे के लिए वरदान साबित होगी। दस्यु क्षेत्र में जहां डाकुओं से प्रभावित क्षेत्र है, जनजाति क्षेत्र है, डांग क्षेत्र है, उसके लोगों को भी इससे राहत मिलेगी।

माननीय सभापति महोदय, आपने जो मुझे बोलने का अवसर दिया और माननीय मंत्री महोदय ने मेरे विचार सुने हैं, सुझाव सुने हैं तो मैं निस्संदेह उम्मीद करूंगी कि वे इन सुझावों पर जरूर विचार करेंगे।

***SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): The Railway Budget for the year 2002-2003 presented by Hon'ble Minister for Railways is not a progressive, prospective one without any new lines and Gauge Conversions. This budget lacks any progressive aspects concerning relief to railway users and totally overlooking many ongoing projects for which no allocation has been made. The budget fails to enthuse even the most cynical as it has proved to be a status quo attempt by the Government to revamp the biggest transportation system in the whole of the World.**

Many ambitious gauge conversion projects undertaken all over India by the erstwhile Congress Government are in a stand still despite the passage of more than 6-7 years. Because of projected growth of traffic the Bangalore-Jewallarpet

gauge conversion was conceived of top most priority but the present budget is silent on any allocation for this vital segment in Southern Railway. The gauge conversion between Yelahanka −Chikkaballapur and Kolar − Bangarpet project was approved in the year 1994 by the then Hon'ble Minister for Railways and work also completed and the trains are operating. Thanks to the Hon'ble Minister for extended Bangalore − Bangarpet upto Jawallarpet.

The remaining gauge conversion that is between Chikkaballapur-Kolar measuring about 80 Kms is still incomplete. The Ministry of Railways has already spent approximately Rs. 70 Crores. Until and unless this project is completed the money already spent will be of no use and it is quite essential to complete the missing link between Chikkaballapur −Kolar. Further, I feel it is expedient to extend Railway line between Srinivaspur-Madanpalli, which is measuring about 30 Kms.

***Speech was speech was laid on the Table.**

The completion of the measuring link between Chikkabalapur and Kolar and extending the Railway line between Srinivaspur and Madanpalli which connects Bangarpet and Bangalore is of very importance to the general public and particularly to the farming community who will bring their vegetables, flowers and other fruits to Bangalore, Tirupathi, Chennai and other parts of the country.

No sincere effort has been made by the government to mobilize additional resources to fund the on going projects. The government had earlier identified many areas of additional resource mobilization. The most important of which was commercial exploitation of surplus railway land around metros and urban centers. Another source was leasing out railway station premises to private parties for upkeep and maintenance of passenger amenities.

The Minister's contention during his budget speech of undertaking new projects subject to the concern states committing funds to the extent of 2/3 of the total outlay sounds funny as most of the states are already feeling the funds crunch even for basic services.

Even it is difficult to provide 50:50 share by State and Centre.

1. **Rajdhani Express −Bangalore-Nizamudin-Bangalore, everyday to run.**
2. **Bangalore-Bangarpet train. The Department extended to Jolarpet. But in Jolarpet, number of trains are there.**
3. **Bangalore-Bangarpet train may please be extented to Marrikuppam. It will useful for the employees, workers who are daily going to bangalore. More than 3,000 workmen will be benefited. Earlier the Island Express which was used to going from Bangalore to Kanyakumari via. Koimbatore, Thiruchi, Ernakulam, Thriuvanthampuram was shifted to Salem Line, from the right station. These trains which used by the BEML employees, businessmen has been neglected. In the same line, the train which is running weekly twice to be made daily on same line. I request that doubling from Bangalore-Jolarpet may be completed.**
4. **Bangalore-Delhi main train line via Gunntakal − Bangalore to Gunntakal, the double line which is badly needed.**
5. **Kolar Railway Station computerised reservation facility must be made available to the passengers.**
6. **Marrikauppam to Biranthaom is a long pending request which is demanded by KGF people must be completed.**
7. **Railway over bridge at yelhanka Air Force Training School on National Highway No. 7 to be completed.**
8. **Railway over bridge at Doddapla in National Highway 7 and an overbridge at Irregenahally between Nandi Cross and Devananhalli National Highway.**
9. **Railway Station at Kolar may be shifted to near Kolar bus-stand.**
10. **An overbridge at Tekal, Malur Taluk, Bangalore, bangarpet Railway line.**
11. **Harricula Railway Station to be reopened which is one of the oldest railway stations.**
12. **National Highway-4 at Bangalore-Chennai Road near Kolar to be constructed.**
13. **Karnataka Express Train passing through Manmad via Koppargouan where the Shirdi Saibaba devotees are travelling everyday to Shridi Temple from both the sides. I request the Hon'ble Minister to take necessary steps to reserve at least 10 bearths from both the sides in Ist Class-4, IInd Class Sleeper-6.**
14. **Railway coaches construction work was given every year to BEML, where 5,000 workers exclusively working for the construction of coaches from the last fifty years, but it has been stopped from the four years. Now, the NDA Government shifted the orders to kapurthala at Madras Central Coach Factory.**

I urge upon the Hon'ble Minister to reconsider the request of the BEML employees and may be given orders for construction of at least 500 coaches.

***SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH)**

At the outset, I welcome the decision to introduce Jan Shatabi between Chandigarh and Delhi. It meets a long pending demand of people of modest means.

Sir, A large number of people belonging to different states have come to Chandigarh and made it their home. This city today represents the composite culture of the country and is often alluded to as Mini India. However, the people feel the necessity of direct train links to different parts of the country. This is necessary, not only for the residents to visit their places of origin spread across the length and breadth of the country, but also for promotion of tourism. Chandigarh, it must be appreciated is the gateway to Himachal Pradesh and to an extent even to J&K.

The only long distance train to and from Chandigarh is the Kalka-Howrah Mail and no other train has been introduced for the last five decades. Welcoming the extension of one train from Saharanpur to Chandigarh, I urge the Hon'ble Minister to connect Chandigarh to the South by extending any one train from Delhi to Chandigarh since the terminal facilities now exist there. The city also needs to be connected directly to Mount Abu as a large number of pilgrims from the region travel to that place.

A new platform has been built at Chandigarh on Panchkula-Mauli jagaran side but it lacks many essential facilities. Of these, absence of a covered scooter and cycle stand for daily commuters is acutely felt. It is a small matter which needs to be attended to immediately.

*Speech was speech was laid on the Table.

One important project announced for Northern Railways some time back was Pathankot-Udhampur line but it seems to have been forgotten. By its size and importance, Punjab needs due attention by Railways. Practically no new line has been laid in the State for decades. Moga to Maur via Badhni needs to be brought on the Railway map.

I urge the Hon'ble Minister to look into these matter and take necessary action.

*** श्रीमती रेनु कुमारी (खगड़िया):** महोदय, मैं रेल बजट 2002-2003 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूं / विकासोन्मुख और संतुलित बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से बधाई देती हूँ ।

भारत में रेलगाड़ियां चलने का 150 साल पूरा होने का यह र्वा है, जिसे यात्री सुविधा र्वा के रूप में मनाने की बात कही गयी है । इस बजट में 214 कि0मी0 नयी लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है । 150 कि0मी0 में लाइनों का दोहरीकरण होना । इस बजट में पचास स्थानों पर फूड प्लाजा, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रेल नीर की व्यवस्था करना भी शामिल है, जो निश्चय ही प्रशंसनीय कदम है ।

बजट में सुरक्षा कार्यों पर 2110 करोड़ रुपये खर्च करने का प्रस्ताव है । रेल मंत्री जी का यह आश्वासन भी स्वागत योग्य है कि पुरानी योजनाओं को पूरा किये बिना नयी योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा ।

महोदय, मौजूदा समय में रेल मंत्रालय के पास विकास कार्यों के लिए धन नहीं है । आज सबसे बड़ी आवश्यकता है कि पुरानी पड़ चुकी पटरियों को बदला जाए । रेलों के परिचालन से जुड़ी सिगनल प्रणाली को आधुनिक बनाया जाये । रेलों का रख-रखाव सही ढंग से किया जाये । रेलवे की वर्तमान आर्थिक स्थिति को देखते हुए किराये और भाड़े में जो मामूली वृद्धि की गयी है, वह अनुचित नहीं है ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

विभिन्न श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि से 910 करोड़ रुपये और मालभाड़े की वृद्धि से 1360 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान है, जो निःसंदेह ही प्रशंसनीय है । लकिन इसके साथ ही आम लोगों के इस्तेमाल की कुछ वस्तुओं की ढुलायी का खर्च बढ़ेगा और उसका भार आम जनता पर पड़ेगा । ऐसी वस्तुओं में नमक, फल, सब्जियां, खाद्य तेल, खांडसार, उवर्रक इत्यादि शामिल हैं । माननीय मंत्री जी को इस पर भी पुनर्विचार करने की आवश्यकता है ।

35 नयी रेलगाड़ियां और 16 जन शताब्दी इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने का प्रस्ताव भी स्वागत योग्य कदम है । पिछले कुछ समय में रेलों के दुर्घटनाग्रस्त होने के मामलों में वृद्धि हुई है । रेल दुर्घटना के कारणों में एक प्रमुख कारण रेल संचालन से जुड़ी व्यवस्था का आधुनिकीकरण न हो पाना है । यदि रेलों को सही ढंग से चलाना है, तो रेलों का आधुनिकीकरण करना होगा और यात्रियों को पर्याप्त सुविधा देनी होगी ।

रेलवे से आम जनता की अपेक्षाएं काफी अधिक हैं । आज भी उनके लिए यातायात का प्रमुख साधन रेल ही है, इसलिए लोग चाहते हैं कि सुविधायें भी बढ़ें । लेकिन अब जब तकदूर-दराज के उपेक्षित इलाकों को रेल लाईन से नहीं जोड़ा जायेगा, तब तक न तो रेलवे की स्थायी आमदनी होगी और न ही पूरी प्रणाली का आधुनिकीकरण संभव हो पायेगा ।

बिहार और झारखंड में अभी भी कई ऐसे जिले हैं, जहां आज तक रेल लाईन गयी ही नहीं है । वहां भी रेल लाईन बिछाने की जरूरत है ।

फिलहाल रेलवे की काफी जमीन खाली और बेकार पड़ी है । इस जमीन को लीज पर देकर मार्केट काम्पलेक्स बनाया जा सकता है । इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा और रेलवे को राजस्व की प्राप्ति भी होगी ।

घने कोहरे की वजह से हर साल न सिर्फ रेलवे की परिचालन व्यवस्था चरमराती है, बल्कि उससे अरबों रुपये का नुकसान भी होता है । अपने 150 र्वां के इतिहास में रेलवे अभी तक ऐसी तकनीक विकसित नहीं कर सका है, जिसके बूते वह कोहरे का मुकाबला कर सके । इस र्वा भी एक माह के दौरान कोहरे की वजह से रेलवे को प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष रूप से 400 करोड रूपये का नुकसान हो चुका है । इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है ।

नवगछिया अनुमंडल में बनिकपुर हाल्ट पहले भी कार्यरत था । उसके बंद होने से आम नागरिकों को काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है ।

भागलपुर जिला के एकचारी जगह पर हाल्ट का निर्माण अत्यावश्यक है । ग्रामीणों का विनम्र आवेदन भी माननीय मंत्री जी के पास भेजा जा चुका है । अतः आग्रह है कि बनिकपुर और एकचारी हाल्ट निर्माण की स्वीकृति देकर जनता को कृतार्थ किया जाये ।

राजधानी एक्सप्रेस, जो रविवार को गुवाहाटी से नयी दिल्ली वाया हाजीपुर-लखनऊ होकर जाती है, उस ट्रेन से दिल्ली आने में सांसदों को कठिनाई होती है क्योंकि वह ट्रेन 2.20 सांय में दिल्ली पहुंचती है । अतः इस ट्रेन को रविवार के दिन वाया पटना-ठानपुर होकर परिचालन किया जाए ताकि सत्र के समय कठिनाई न हो ।

शुक्रवार और रविवार को नयी दिल्ली से गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को वाया कानपुर-पटना होकर चलाया जाये और उसके समय में पूर्व की तरह परिवर्तन किया जाय । 2.00 बजे के बदले 5.00 बजे ट्रेन को खोला जाये ।

महोदय, एक और विनम्र निवेदन माननीय मंत्री जी से करना चाहती हूँ । अगर कृपा हो तो राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर किया जाये । इससे सहरसा, खगड़िया, मधेपुरा, बलिया, अररिया के सांसदों की समस्या का समाधान होगा ।

खगड़िया जिले के अलौली प्रखंड में अलौली से कुश्वेश्वर स्थान होकर रेल लाईन बिछाने की स्वीकृति पूर्व में दी गयी थी और इसके लिए अलौली स्टेशन का शिलान्यास भी किया था । इसलिए आग्रह है कि इस स्थान पर सुलिस गेट बनवाया जाये ताकि इस क्षेत्र की जनता जल जमाव के नागपाश से मुक्त हो सके । आग्रह है कि नारायणपुर के ग्रामीणों की मांग पर नारायणपुर स्टेशन पर महानंदा एक्सप्रेस का ठहराव एवं पसराहा स्टेशन पर दानापुर-कटिहार एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये और पसराहा स्टेशन को आधुनिक सुविधा उपलब्ध कराया जाये ।

मानसी का चुकती ओवर ब्रिज का टेंडर हो गया है, उसका निर्माण कार्य शुरू कराया जाये । अंत में रेलवे में किये गये आपके कार्यों और संतुलित बजट के लिए पुनः धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ ।

श्री भान सिंह भौरा (भटिंडा) : सभापति जी, मैं रेल बजट को जरूर अच्छा कहता, मगर मेरे क्षेत्र भटिण्डा की तरफ, फिरोजपुर की तरफ और गंगानगर की तरफ इन्होंने जो रवैया अख्तियार किया है, उसको देखकर मेरा जी नहीं चाहता कि मैं उनको किसी किस्म का धन्यवाद दूं। इन्होंने जान-बूझकर नैगलैक्ट किया है या वैसे ही किया है, पता नहीं। अभी जो सांसद बोली हैं, उनके क्षेत्र को इन्होंने 15 करोड़ रुपये दे दिये, लेकिन हमारी तरफ एक भी गाड़ी नहीं चलाई, एक भी लाइन नहीं निकाली, कुछ काम नहीं किया। यह क्यों हुआ, हालांकि हमारा जो जिला है, गंगानगर बोर्डर पर है, फिरोजपुर बोर्डर पर है, उधर इन्होने ध्यान ही नहीं दिया है, इसलिए मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि शताब्दी और जनशताब्दी जो गाड़ियां चलाई गई हैं, उनमें से एक भी गाड़ी हमारी तरफ नहीं चलाई, न गंगानगर की तरफ, न फिरोजपुर की तरफ, भटिण्डा की तरफ चलाई गई। जाखल की तरफ जो डबल लाइन है, उससे आगे डबल लाइन बननी है, उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया। राजपुरा भटिण्डा दो साल पहले डबल लाइन प्रपोज की गई थी, उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं समझता हूं कि मेरे हलके की तरफ इनका ध्यान नहीं है। मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं। यह जो मुलाजिमों का टैक्नीकल और नॉन टैक्नीकल का मामला है, इसमें ि वतरका है, इसको दूर किया जाये। साथ ही भटिण्डा में एक ओवरब्रिज बन रहा है, वह बहुत दिनों से बन रहा है, उसको पूरा नहीं किया गया है, उसको पूरा किया जाये। दूसरा हमारा मानसा डिस्ट्रिक्ट है, वहां अंडर ब्रिज की हर दफा मांग होती है, वहां म्युनिसिपल कमेटी ने भी लिखकर भेजा है और वहां के अन्य आर्गेनाइजेशंस ने भी लिखकर भेजा है। वहां पर जो फाटक है, वहां पर 2-2 घंटे रुकना पड़ता है, इसलिए अंडर ब्रिज के प्रोवीजन के लिए मैं मिनिस्टर साहब से आग्रह करूंगा कि इसकी तरफ ध्यान दिया जाये। दूसरे भटिण्डा नोर्दर्न इंडिया का सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां कोई सहूलियत नहीं है।

वही पुरानी बिल्डिंगें हैं और दूसरी चीजें भी पुरानी ही हैं। वहां पर दो कम्प्यूटर लगे हुए हैं, लेकिन इतना रश रहता है कि लोगों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि आप कम से कम एक कम्प्यूटर की और वहां व्यवस्था करा दें, लेकिन वह अभी तक नहीं लगा है। इसी तरह मानसा में जो जिला मुख्यालय है, वहां पर कम्प्यूटर का प्रावधान नहीं है। इसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। मेन रेलवे स्टेशन पर सीधे ब्रिज की व्यवस्था होनी चाहिए। वहां गरीब और बूढ़े लोग सीढ़ियों से ऊपर जाते हैं तो काफी मुश्किल होती है इसलिए प्लेटफार्म पर सीधे पहुंचा जाए, इस प्रकार की कोई व्यवस्था होनी चाहिए। चंडीगढ़ और लुधियाना के बीच रेल लिंक का प्रावधान होना चाहिए। चंडीगढ़ में रेलवे का पत्थर आपने लगाया था या किसी और ने, वह वहीं पड़ा है। उस पर काम आगे नहीं बढ़ पाया है। मेरा निवेदन है कि उस कार्य को जल्द पूरा किया जाए। रामा मंडी सिरसा और भटिंडा लाइन पर है। उस पर एक ओवरब्रिज चाहिए। वहां के लोगों की यह बहुत पुरानी मांग है। 5711 और 5712 गाड़ी जो आसनसोल और न्यू जलपाईगुड़ी तक है, उसका खड़गपुर तक विस्तार किया जाए। कंटई रेलवे स्टेशन टू नई दिल्ली होना चाहिए। सेकंड ब्रिज जो ओवर रिवर है, कन्सावती टू कंसाई तक जो है उसको मिदनापुर तक पूरा कीजिए।

दमदम साहिब सिखों का बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है। उसके लिए बाई पास बनाना है। पहले ममता बनर्जी बहन ने अनमैन्ड क्रासिंग बिटविन करतार सिंह बहावा टू कोट फताह मंजूर किया था, लेकिन आपने नामंजूर कर दिया। लोग जब लुधियाना से दमदम साहिब जाते हैं तो उनको 50 किलोमीटर की दूरी अधिक तयकरनी पड़ती है। रास्ता है, रोड बन जाएगी, सिर्फ क्रासिंग लेवल की जरूरत है। उसकी मंजूरी आप दे दें। पैसा मैं खर्च कर दूंगा, कुछ पैसा जिला प्रशासन से मंजूर करवा लेंगे, इस तरह वह काम पूरा हो जाएगा। सारे पंजाब के लोग आपकी इस बात पर सराहना करेंगे कि मंत्री जी ने यह काम किया है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इन बातों पर ध्यान देंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं चेअर को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI N.T. SHANMUGAM (VELLORE): Sir, I welcome the Budget for the year 2002-2003 on behalf of my party, the *Pattali Makkal Katchi* and on behalf of our beloved founder leader, Dr. Ramadass Ayya.

Indian Railways pass through its 150^{th} year in public service. I congratulate the hon. Railway Minister for his long term perspective and his taking bold initiative befitting the occasion. Modernisation, increasing efficiency and ensuring safety are the key thrust areas in this year's Railway Budget. The measures proposed are comprehensive and not *ad hoc.*

21.00 hrs.

Transportation needs of rail passengers, and the demand for freight movement are mounting. Emphasis has to be laid on capacity augmentation and gauge conversion in a developing Railways. Renewal of 17 thousand kilometres of track, and building of three thousand bridges with the help of a Special Railway Safety Fund of Rs,17,000 crore are laudable objectives. Indian Railways will be using the equipment *Raksha Kavach* designed by Konkan Railway to prevent train collisions. Redesigning of coach interiors to avoid injuries to passengers is a welcome move. This will ensure safety in rail operations. Security to travelling public in coordination with the State police will improve with the amendment of Railway Protection Force Act and Railway Act.

Hon. Railway Minister stated that various wings of Railways will be given greater autonomy. He is also in favour of taking up projects by sharing costs with the State Governments. Entering into a Memorandum of Understanding with NTPC for meeting the demand of electricity is also a step in the right direction. Provision of high speed refrigerated parcel vans, and warehousing facilities near rail terminals to conserve agro-products will help the farming sector.

Growing trade activities and the growing traffic shall be dealt by the introduction of 25 new express and inter-State Shatabdi trains. Increase in frequency of trains and extension of routes of some trains will also benefit the rail users.

Public sector undertakings under the Indian Railways are rated excellent with commendable performance on profit and dividend front. As a huge organisation with a human face, labour welfare measures have been enhanced. The

year 2002 is observed as the Year of Passenger Amenities. Extending public reservation system to 150 centres and supplying of Railneer packaged by special plants will help public in a big way. Providing food to infants free of cost in Shatabdi and Rajdhani trains is another positive measure.

Resource mobilisation and the demands to operate the system are the challenges before the Railways today. Severe financial crunch is also there. Still, hon. Minister of Railways resorted to rational increase in tariff rather than going in for a heavy directly proportional increase. Passenger fare has been increased by eight per cent to 10 per cent only. There is only a moderate increase in freight rates. Evidently, care has been taken to minimise the burden on the public. While the rates of quarterly season tickets have not been changed, monthly season ticket fares have been rationally revised.

Allocation of funds for projects in different States must be done more rationally and equitably. The contribution of a State to railway revenues, and efficiency of operation must also be a part of the criteria for this apart from area and population and the number of projects.

I appeal to the hon. Minister of Railways to be more favourable to Tamil Nadu. He may kindly provide more funds for the ongoing railway projects in Tamil Nadu. For instance, Quilon-Tiruchendur gauge-conversion project estimated at a cost of Rs.420 crore gets only Rs.25 crore in this year's Budget. Villupuram-Tanjore main line conversion at a cost of Rs,231 crore gets a sanction of Rs.5 crore only. Same is the case with Salem-Virudhachalam-Cuddalore; Tindivanam-Pondicherry-Cuddalore; Tiruchy-Nagoor; Tiruchy-Manamadurai; and Madurai-Rameswaram projects. This would deprive Tamil Nadu of more passenger facilities.

Kanyakumari-Chennai Express running through Arakkonam, Katpadi, Jolarpet and Salem has been discontinued. Considering the requirement to cover these areas, Kanyakumari Express may be reintroduced. Chennai-Mysore Shatabdi Express and Chennai-Coimbatore Cheran Express may kindly be given a stoppage at Katpadi. Vellore town has got the world-renowned Christian Medical College and the Katpadi Junction enables people to visit various pilgrimage centres like Tirupati and Tiruvannamali. Hence, in public interest a stoppage here is essential. Katpadi Junction may be converted into a model station because it is the gateway to North on long distance journeys.

The Minister may consider extending Chennai-Jaipur Express up to Ajmer. This would greatly help the Muslim brethren who live in and around my Constituency in great numbers. In Vellore town there is a railway reservation centre. To keep pace with the needs of the people there, computerised passenger reservation system may be introduced there.

We feel that this year's Railway Budget is a pragmatic one. Modernisation and development of Railways are at its core. Therefore, we commend the efforts of the hon. Railway Minister and express our support to this Budget.

With this, I conclude.

*** श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) %**

मैं आज विशेा रूप से आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि मुझे रेल बजट पर अपना विचार रखने का अवसर प्रदान किया है । मैं साथ ही साथ अपने सुयोग्य रेल मंत्री को भी अपनी ओर से हार्दिक शुभकामनाएं देता हूं कि उन्होंने देश में रेलवे की बेहतरी एवं नई परियोजना की शुरूआत के लिए बहुत सारे क्रांतिकारी कदम उठाए हैं । आपके द्वारा उठाए गए कदमों से बिहार एवं मेरे क्षेत्र कटिहार को भी आंशिक लाभ मिला है ।

रेल बजट पर समर्थन में अपने विचार रखते हुए कुछ सुझाव निम्न प्रकार देना चाहता हूं-

भारतीय रेल देश में परिवहन का मुख्य साधन है । अस्तित्व में आने के 148 वाोँ में पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे का प्रवेश द्वार कटिहार मंडल और जंक्शन की महत्ता रेल मंत्री की निगाह में हमेशा जागृत रहनी चाहिए । बरौनी से जाने वाली इकहरी बड़ी लाइन का दोहरीकरण का प्रस्ताव, खटाई में पड़ रहा है । अपने बजट भााण में माननीय रेल मंत्री ने कटिहार से सेमापुर तक दोहरीकरण करने का प्रस्ताव रखा है जो तत्काल पूरी समस्या का हल नहीं दिखता है । जिस इकहरी लाइन की चर्चा कर रहा हूं पर इन दिनों बीसों गाड़ियां कटिहार की ओर आती और जाती हैं । उत्तर पूर्वीय भारत हमारी आखिरी सीमा है । सेना की रसद, सामान और स्वयं सेना का आवागमन भी इसी इकहरी लाइन से रूक-रूक कर होता है । इसे हर कीमत पर बजट में शामिल करने की आवश्यकता है ।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी कि मुक्त कंठ से प्रशंसा करता हूं कि आपने अभी वाा 2001 के आखिर में कटिहार से जोगबनी 167 किलोमीटर मीटर गेज के लाईन का (ब्राड गेज) बड़ी लाइन का भी शुरू किया है और 2002 के शुरूआती महीनों में कटिहार से राधिकापुर तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में अमान परिवर्तन करने का शिलान्यास रायगंज की महती सभा में किया है । लेकिन इस परियोजना के तीव्रता से पूरा होने के लिए जितनी राशि चाहिए उसका प्रावधान आपने बजट में नहीं किया है । मेरा आपसे आग्रह है कि ये दोनों परियोजनाएं काफी महत्वपूर्ण हैं । इसका

----

* सभा पटल पर रखा गया ।

अन्तर्राट्रीय महत्व है । एक ओर जहां जोगमनी पर नेपाल की सीमा मिलती है दूसरी ओर राधिकापुर में बंगलादेश की सीमा है । इस स्थिति में इन दोनों परियोजनाओं को जल्द से जल्द पूरा करने के लिए धन की कोई कमी नहीं होनी चाहिए । अतः इसका बजट में प्रावधान करना आवश्यक है । इस आशय का आग्रह रायगंज के माननीय सांसद प्रियरंजन दास मुंशी जी ने भी किया है ।

महोदय, कटिहार से तेजनारायणपुर रेल जाती थी । ये कटिहार से मनीहारी के तरफ जाती है । गंगा नदी ने पांच वर्ा पूर्व तेजनारायणपुर स्टेशन को कटावग्रस्त किया । मुख्य अभियंता मालीगांव ने इसे बचाने की तनिक फिक्र नहीं किया । परिणामस्वरूप तेजनारायणपुर स्टेशन के कट जाने पर प्रखण्ड अहमदाबाद की एक लाख आबादी यातायात रेल सुविधा से वंचित हो गयी है । सर्वेक्षण हुआ लेकिन तेजनारायणपुर से अहमदाबाद तक रेलवे लाइन नहीं बिछायी जा सकी । कटिहार से तेजनारायणपुर होकर मालूका रोड तक प्रस्तावित नई रेल लाइन का निर्माण एवं आमान परिवर्तन कार्य की स्वीकृति की प्रत्याशा में रेलवे बोर्ड के विचारार्थ है तो इस बजट में शामिल किया जा सकता है जो नहीं किया गया है । अतः बजट में शामिल किया जाए ।

महोदय, पुनः मैं रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने देश के अंदर जो 16 जनशताब्दी चलायी है उसमें से कटिहार को भी एक जनशताब्दी ट्रेन दी हुई है जो कटिहार से चलकर पटना तक जाएगी । मेरा इसमें एक अनुरोध है कि इसमें एक जोड़ी ट्रेन चलायी जाए जो सुबह कटिहार से चलकर पटना पहुंचे ए वं पुनः दिन में ही पटना से कटिहार के लिए चले जिससे क्षेत्र के लोग कटिहार जिला के इर्द-गिर्द के लोग अपने घर शाम को पहुंच सकें ।

महोदय, कटिहार रेल मंडल एफ0 एन0 रेलवे मालीगांव गुवाहाटी का एक महत्वपूर्ण मंडल है । कटिहार रेल में पांच लाइन का कटिहार रेल जंक्शन आज़ादी के पूर्व से है जो मेरे कटिहार संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है । आज़ादी के बाद बीते पांच दशक में कटिहार रेल मंडल को प्राप्त राजस्व के बदले छोटी सुविधाएं दी गयी हैं । रेल मंडल कटिहार को मिलने वाली सुविधाओं में प्रतिदिन कटौती की जा रही है । कटिहार को पूर्व से मिल रही ट्रेन सुविधाओं को छीनने की कोशिश की जा रही है । कटिहार रेल मंडल के कटिहार-दानापुर कैपिटल एक्सप्रेस को न्यू जलपाई गुड़ी चलाने हेतु वर्तमान रेल बजट में घोाणा की गयी है । न्यू जलपाई गुड़ी से एक भी पटना जाने का टिकट नहीं कटता है । हाटे बाजार एक्सप्रेस को बरौनी से चलायी जा रही है, जबकि बरौनी से एक भी टिकट कटिहार होकर सियादह के लिए नहीं कटती है । जब टिकट नहीं कटती है तो रेल सुविधा बरौनी न्यू जलपाई गुड़ी देने का क्या औचित्य हो सकता है ।

महोदय, कटिहार बरौनी बड़ी रेल लाइन आमान परिवर्तन से पूर्व छोटी लाइन की तीन गाड़ियां 33 अप 34 डाउन जनता फास्ट पैसेंजर कटिहार से लखनऊ, 37 अप 38 डाउन फास्ट पैसेंजर जोगबनी से इलाहाबाद, 35 अप 36 डाउन फास्ट पैसेंजर जोगबनी से इलाहाबाद पहले चलती थी । ये गाड़ियां अभी भी छपरा से चलती हैं । बड़ी लाइन बनने के पश्चात एक भी लखनऊ, इलाहाबाद के लिए कटिहार से नहीं चलायी गयी, ऐसा क्यों ?

महोदय, कटिहार एवं न्यू जलपाई गुड़ी रेलवे लोको शेड स्थायी रूप से बना दिया गया है । कटिहार में काम करने वाले बेरोजगार को न्यू जलपाई गुड़ी लोको शेड बनने से कोई लाभ नहीं हुआ ।

महोदय, बरौनी, समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर एवं कटिहार में दो-दो पीट लाइन है । कटिहार को छोड़ बरौनी, समस्तीपुर एवं मुजफ्फरपुर से कई रेल गाड़ियां चलायी जा रही है । कटिहार में गाड़ियां रख-रखाव की सुविधा उपलब्ध होने के बावजूद यहां की रेल गाड़ियों को न्यू जलपाई गुड़ी एवं बरौनी चलायी जा रही है जिससे कटिहार के बेरोजगारों को रोजगार मिलना संभव नहीं है ।

महोदय, बारसोई से होकर गुजरने वाली चार दक्षिण भारत की रेल गाडियों में से दो रेलगाडी गुवाहाटी-बंगलौर एक्सप्रैस एवं गुवाहाटी चेन्नई एक्सप्रैस का ठहराव बारसोई रेलवे जंक्शन में दिया गया है । लेकिन आरक्षण एवं बर्थ की सुविधा बारसोई को नहीं दिया गया है । बारसोई होकर गुजरने वाली गुवाहाटी-दादर एक्सप्रेस (5645-5656(एवं लोहित एक्सप्रेस (5651-5652(का ठहराव बारसोई में नहीं दिया है । प्रतिदिन बारसोई से लगभग 100 टिकट मुम्बई के लिए कटती है ।

महोदय, कटिहार रेल मंडल के अन्तर्गत 110 एकड रेल की अर्जित भूमि वर्ाों से बेकार पडी हुई है । इस भूमि पर कंक्रीट स्लीपर एवं छोटी पाटर्स बनाने का कारखाना कटिहार से लगाया जा सकता है । वहां स्लीपर निर्माण के लिए न्यू जलपाई गुडी से कम खर्च पर कटिहार में बनाने का सामग्री उपलब्ध का पर्याप्त आसार है । बगल के झारखण्ड से क्रंकीट की आपूर्ति सस्ते दर पर होती है । छोटे-छोटे पार्टस बनाने का मशीन आज भी कटिहार में बंद पडी हुई है । कंक्रीट स्लीपर निर्माण एवं छोटे पार्टस निर्माण से कटिहार जिले के बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा एवं इसका व्यापक असर बाजार पर भी पडेगा अर्जित भूमि का उपयोग भी हो सकेगा ।

महोदय, कटिहार से बारसोई जंक्शन जाने के लिए बडी लाईन होकर कोई सवारी गाडी कार्यालय अवधि यानी दिन में नहीं है । जिले बारसोई अनुमंडल कार्यालय एवं रजिस्ट्री ऑफिस जाने के लिए खुरियाल, आजमनगर रोड स्टेशन के क्षेत्रवासी को एक दिन पहले बारसोई जाना पडता है । खर्च की अधिकता के साथ-साथ जनता को परेशानी भी उठानी पड रही है । अतः आजमनगर रोड, खुरियाल, सुधानी, तेलता स्टेशन के राजस्व वृद्धि के अनुपात में अवध आसाम एक्सप्रेस महानंदा लिंक एक्सप्रेस, कंचन जंघा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये । बारसोई रेलवे स्टेशन में ठहरने वाली नॉर्थ इस्ट सुपरफास्ट एक्सप्रेस में आरक्षण की व्यवस्था की जाए ।

महोदय, गुवाहाटी दादर एक्सप्रेस वाया कटिहार जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसको प्रतिदिन चलाया जाए और सभी श्रेणी में उसका आरक्षण कोटा बढाया जाए ।

गुवाहाटी लोहित एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसको प्रतिदिन चलाया जाए ।

प्राणपुर रोड स्टेशन पर महानंद लिंक एक्सप्रेस 4083 अप/4084 डाउन का ठहराव किया जाए । आजमनगर रोड एवं खुरियाल रेलवे स्टेशन के बीच कमलपुर में रेलवे हाल्ट, सोनाली से झौआ के बीच विशनपुर एवं कटिहार से कुरेठा स्टेशन के बीच मनियाँ में हाल्ट का निर्माण जनहित में किया जाए ।

महोदय, मैं विनम्रतापूर्वक व्यापक जनहित वियक बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकृट करना चाहता हूं ताकि समस्याओं का समाधान हो सके ।

कटिहार रेलवे स्टेशन से दक्षिण भारत के लिए नई गाड़ी चलायी जाए क्योंकि वर्तमान में कटिहार से कोई रेल सेवा दक्षिण भारत के लिए नहीं है ।

तिस्ता तोशा एक्सप्रेस का ठहराव बारसोई रेलवे जंक्शन पर किया जाए क्योंकि बारसोई में इस गाड़ी के लिए यात्री भी उपलब्ध है एवं यह गाड़ी पूर्णतः खाली चलती है

।

कटिहार से वाराणसी की ओर जाने हेतु सीधी ट्रेन जो पहले कटिहार से हावड़ा तक चलती थी वह ट्रेन 1987 अगस्त से बन्द है उसे पुनः कटिहार तक बढ़ाया जाए ।

निवेदन है कि लाभा स्टेशन जो कि एन0 एफ0 रेलवे के कटिहार मंडल में है एवं कटिहार से 24 किलोमीटर पूर्व कटिहार न्यू जलपाईगुड़ी के बीच अवस्थित है । यहां वर्तमान समय में 3163 अप 3164 डाउन हाटे बाजारें (बरौनी-सियालदह एक्स0) एवं 4083 अप तथा 4084 डाउन महानन्दा एक्सप्रेस का ठहराव है साथ ही 3163 अप तथा 3164 डाउन में 6 बर्थ एवं 4983 अप तथा 4083 डाउन में 6 बर्थ का कोटा है । साथ ही 3245 अप दानापुर कटिहार कैपिटल एक्सप्रेस का भी 2 बर्थ का कोटा है । यहां से काफी बड़ी तादाद में लोग दिल्ली एवं लखनऊ जाते हैं जिसके कारण महानंदा एक्सप्रेस में महीनों पहले सीटों का आरक्षण हो जाता है । साथ ही अ वध आसाम पकड़ने के लिए लोगों को एक दिन पहले कटिहार जाना पड़ता है क्योंकि सुबह

7.05 बजे हाट बाजार का समय है एवं अवध आसाम 8.00 बजे है । थोड़ी लेट होने पर अवध आसाम लोग नहीं पकड़ पाते हैं । रेलवे के अलावा यात्री किसी दूसरे वाहन से कटिहार नहीं जा सकते हैं । अतः यात्रीगण एक दिन पहले कटिहार जाकर यह ट्रेन पकड़ते हैं ।

अवध आसाम एक्सप्रेस 5609 अप और 5610 डाउन का ठहराव होने से लोगों को काफी सुविधा हो जायेगी । यहां से काफी मजदूर लखनऊ की ओर भी जाते हैं ।

लाभा स्टेशन की रोजाना टिकट बिक्री काफी अच्छी है । प्रतिदिन करीब औसतन 1500 व्यक्ति केवल 9 बजे सुबह तक कटिहार तक जाते हैं एवं प्रतिदिन औसतन 100 मजदूर यहां से दिल्ली लखनऊ की ओर मजदूरी करने जाते हैं ।

अतः 5609 अप 5610 डाउन का लाभा में ठहराव किया जाए एवं 10 बर्थ के आरक्षण की व्यवस्था क़ी जाए ।

महोदय, कटिहार से दरभंगा तक सीधी ट्रेन सेवा प्रारंभ की जाए । पहले कटिहार से दरभंगा जाने के लिए एक जानकी ट्रेन थी और आजकल वह गाड़ी समस्तीपुर तक ही जाती है । फलस्वरूप दरभंगा जाने वाले यात्रियों को घोर कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है ।

अतः दरभंगा तक बी.जी.लाइन बन जाने के कारण अब कटिहार से दरभंगा तक बी.जी.लाइन की एक यात्री गाड़ी अवश्य दी जाए जिससे यात्रियों के कट का निवारण हो सके ।

महोदय, कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर अपना विचार व्यक्त करते हुए कह रहा हूँ :-

कटिहार रेलवे जंक्शन स्थित पुराने बुकिंग ऑफिस को कम्प्यूटरीकृत केन्द्र में परिवर्तित किया जाए ।

कटिहार सीटी बुकिंग के निकट क्षतिग्रस्त रेलवे ओवर ब्रिज का पुनः निर्माण करवाया जाए । दिनांक 24.6.2001 को रेल लाइन पार करने में एक औरत ट्रेन से कट कर मर गई है ।

कटिहार रेलवे अस्पताल में सभी विभागों के चिकित्सकों का पदस्थापन करवाया जाए।

नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस में आपातकालीन आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करवायी जाए ।

चतुर्थ वर्गीय पदों पर नियुक्ति कटिहार रेलवे मंडल से शीघ्र करवाया जाए।

कटिहार रेल क्षेत्र में संतोाी मंदिर चौक,साहेब पारा चौक,ओ.टी. पारा चौक रेलवे न्यू कालोनी में बाजार की व्यवस्था करवायी जाए।

कटिहार मोडल स्टेशन से बाटा चौक तक एवं भगवान चौक(के.बी.झा कालेज) के निकट बी.जी.रेलवे गुमटी से एम.जी.रेलवे गुमटी तक सड़क का निर्माण करवाया जाए ।

गौशाला रेलवे गुमटी पर नृट ओवर ब्रिज का निर्माण करवाया जाए। दिनांक 27.6.2001 को रेलवे गुमटी पार करते समय गौशाला का एक नौजवान ट्रेन से कट कर मरा है ।

मनिहारी से आगे काटाकोश रेलवे ठहराव केन्द्र,यात्री शेड, टिकटघर का निर्माण एवं अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने का कार्य किया जाए ।

कटिहार में रेल कर्मचारियों के लिए रेलवे आवास का निर्माण करवाया जाए।

महोदय,अन्त में मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं तथा मेरे द्वारा उठाये गये बिन्दुओं पर रेल मंत्री से त्वरित कार्रवाई की आशा रखता हूँ ।

*डॉ0 (श्रीमती) सुधा यादव(महेन्द्रगढ़) **महोदय, यह रेल बजट रेल जीवन के 150वें र्वा की याद दिलाता है । इस अवधि में इसने राट्र निर्माण में अहम भूमिका निभाई है । देश के विभिन्न अंचलों को एक सूत्र में बांधने का अभूतपूर्व काम रेल के मारफत हुआ है । हमें उम्मीद है कि इस बजट के सहारे रेल को अपने नेटवर्क को संगठित करने तथा अर्थव्यवस्था की सेवा में कारगर दायित्व निभाने के भरपूर अवसर मिलेंगे ।**

यह बजट बेहतर व संतुलित है और इस बजट में सीमित संसाधनों में यात्रियों को सुविधायें उपलब्ध कराने का प्रावधान किया है ।

यह बात स्वागत योग्य है कि पुरानी योजनाओं को पूरा किए बिना नयी योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा । रेलवे के विस्तार की आवश्यकता है । माल भाड़े व यात्री किराए के जटिल ढांचे को युक्तिसंगत बनाने का प्रयास सराहनीय है ।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान दक्षिणी हरियाणा की लम्बित परियोजनाओं व मांगों की तरफ दिलाना चाहती हूँ । कुछ प्रमुख मांगें इस प्रकार हैं-

1. रेवाड़ी-सराय रोहिल्ला के बीच डी एम यू को चालू करना । राट्रीय राजधानी क्षेत्र का अकेला रूट है जिस पर यह सुविधा नहीं है ।
2. रेवाड़ी- नारनौल-रींगस मीटर गेज को ब्राडगेज में परिवर्तित करना । स्लेट के सबसे बड़े व्यापार का यह क्षेत्र है । खेतड़ी का खनिज भी इससे प्रभावित होगा और यह रूट जोधपुर जाने के लिए 65 कि0मी0 छोटा है ।

* सभा पटल पर रखा गया ।

3. दक्षिणी हरियाणा का क्षेत्र राज्य की राजधानी चंडीगढ़ से रेल सेवा से जुड़ा नहीं है इसलिए चंडीगढ़ दिल्ली के बीच चलने वाली हिमालयन क्वीन को रेवाड़ी जं0 तक बढ़ाया जाये व नयी चलने वाली जन शताब्दी एक्सप्रेस को भी रेवाड़ी तक बढ़ाया जाये ।

4. रेवाड़ी-रोहतक के बीच नयी परियोजना को स्वीकृति दी जाये ।
5. नारनौल रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत बुकिंग प्रणाली शुरू की जाये ।
6. रेवाड़ी छोटी लाईन का सबसे बड़ा जंक्शन था । गेज परिवर्तन के बाद स्थिति परिवर्तित हुई । इस पर सुविधाएं मुहैया कराते हुए आधुनिकीकरण किया जाये व रेवाड़ी-दिल्ली के बीच ब्राडगेज का दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर किया जाये ।
7. रेवाड़ी-दिल्ली के बीच चलने वाली पैसेंजर गाड़ियों में डिब्बे बढ़ायें जायें व समय दैनिक यात्रियों के अनुसार रखा जाये ।

इस सैनिक बाहुल्य क्षेत्र की मांगों पर विचार करके प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृति प्रदान की जाये ।

SHRI AMAR ROY PRADHAN (COOCHBEHAR): Mr. Chairman, Sir, I am sorry to say I cannot support this anti-people Railway Budget which has been produced before this House on the 26th of February. This is a fractured Budget and it is moving on the fractured lines. It will hamper the development of backward areas.

When he prepared the Budget, he did not take into consideration the sense or the warning of the National Integration Council which said that the development works, particularly of Railways, road communication should be made more faster in the backward areas so that people of that area do not feel deprived and may come to the mainstream. Where is that sense in your Budget? The backward region is going more backward.

Shri Nitish Kumar has witty manners; because of his witty and clever speeches, much heat was not generated in the House on that day. Really, after a decade at least, the Railway Budget was presented in this august House very smoothly. As you know, perhaps, right from the Ninth Lok Sabha, there used to be hullabaloo during the presentation of Railway Budget. But that was not there this time. Why? It is because of its complex nature. He tried to make people swallow bitter pills with sugar-coated on them.

The Minister said in his speech:

> "However, keeping in view the essential nature of certain commodities of common use such as edible sale, fruits, vegetables, gur, jaggery, shakkar, certain items of edible oils, foodgrains, pulses, organic manures, urea, fodder and dry grass are proposed to be carried at the lowest Class-90. In doing so, there would be an increase in freight charges for some of these commodities. However, such increases will not materially affect the common man. "

He used the word 'common man', four times in his Budget speech. He is using the word common man! It was referred by so many Members. Salt is being used by common man. What is happening in Bihar now? People below poverty line use only *sattu* and salt. Forty per cent of our total population or 40 crore people are living below poverty line. According to his calculation, it is 26 per cent. This is what the Finance Minister said yesterday. Even if it is so, are these 26 per cent of the population not using salt? I do not know whether he is a high blood pressure patient or not. It is because only high blood pressure patients do not use salt.

The hon. Minister calculated the increase in freight to be only one rupee. How is it so? Here are the figures. I inquired the freight rates from the Railway Authorities. According to them, the present rate for freight of edible salt from Gandhidham to New Jalpaiguri, Siliguri is Rs.47.29 per quintal and the proposed rate is Rs.111.57 per quintal. This means, the hike is of 136 per cent. Let me remind the hon. Minister not to forget Mahatma Gandhi. When we think of Gandhidham, it reminds me of Mahatma Gandhi who performed salt *satyagraha.* Please do not forget that. So, I would request the hon. Minister at the fag end of this Budget discussion to withdraw this and put it back under the category of Class-80A, as was earlier. Presently, as he said, it is under Class-90.

He has neglected totally the North-East. He spoke so many times about Eklakhi-Balurghat railway line. But really what did he do? It is a project of Rs.274 crore; last time, an amount of Rs.50 crore was allotted and this time, an amount of only Rs.20 crore has been allotted. Even today, it requires Rs.120 crore more. Already 20 years have passed to complete the project. Does he like to take 20 years more to complete?

Regarding New Maynaguri-Jogigopa railway line of 245 kms, it is a project of Rs.733 crore. But we see the same thing in this project also. We are speaking about doubling the line.

Thanks to Prof. Madhu Dandavate who was the Railway Minister in the Sixth Lok Sabha and thanks to Shri Scindia, who was the Railway Minister in the Eighth Lok Sabha. At that time, when we asked for this, they said that though no more trains could be run if it was not double line, yet they took up the project. But I am sorry to say that that project is only half done. The line has moved from Malda to New Jalpaiguri and not beyond that. Last time, when there was a shadow war between India and Pakistan, in a particular area of North Bengal the Government withdrew seven trains altogether. People have taken it seriously. They surrendered because it was a war situation. But ultimately that was the railway line which became the bottleneck. A double line is required for this purpose. A separate line is required because you cannot run a train *via Bongaigaon* due to terrorist activities. Due to partition, Assam and North Bengal have been isolated. The people of those areas are not responsible for it. It is the Government which is responsible for this partition. Now, we have to develop that area and for that purpose we

asked for New Maynaguri to Jogigopa railway line *via* Coochbehar, Dhubri and Bilasipara.

I am sorry to say that the Budgetary provision during 2000-01 was Rs.6 crore. In the year 2001-2002 it was Rs.10 crore. Out of this, how much money has been spent? According to your rosy book, only Rs.2,01,00,000 has been spent. This time, when the final survey has been completed, you have given only Rs.8 crore. Is this the way, you can develop a backward area?

For the Eklakhi-Balurghat project, Rs.20 crore and for Newjalpaigur-Jogigopa, you have given only Rs.8 crore out of the Budget of Rs.733 crore. So, Sir, this backward area has been completely neglected. I would request the hon. Minister to take note of it. If the Minister likes to say that only the developed areas will be developed further and the backward areas will be made more backward, then the country's unity and integrity will be at stake. So, I cannot support the Budget at this stage.

*डा. **सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा) - महोदय, देश में मौजूदा हालात में रेल बजट कोई विशे राहत और आशा दे सकेगा यह विचार न्यायोचित नही होगा । खगोलीकरण के विश्व के उतार-चढाव का भारत के व्यापार पर प्रभाव पड़ना स्वाभाविक ही है । अतः विश्व में चारों ओर जब मंदी का आलम छाया है तो भारत इसके प्रभाव से अपने आपको बचा पाए यह संभव नहीं है और इसकी झलक रेल बजट में भी स्पट जाहिर है ।**

गत र्वा को रेल यात्रियों के अतिरिक्त आर्थिक बोझ का साल कहा जाए तो अनुचित नहीं होगा । अगस्त,2001 के अंत में रेल यात्री भाड़ा बढ़ाया गया जो कि रेल की सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने के लिए आवश्यक है और इस प्रकार रेल यात्रियों से उनका किराया बढ़ा कर गत र्वा में लगभग 400 करोड़ अतिरिक्त वसूल कर लिया । सुरक्षा के नाम पर यह राशि देश के नागरिकों ने बिना किसी विरोध के स्वीकार कर ली । यद्यपि रेलवे का प्रथम दायित्व है कि वह प्रत्येक यात्री की सुरक्षित यात्रा को सुनिश्चित करे क्योंकि यात्रा के लिए वह यात्री से धन वसूल करती हैं । अतः सुरक्षा का दायित्व तो पहले ही रेलवे पर आ जाता है । किन्तु आज कल जो प्रशासन की हालत है उसे देखकर आम आदमी यही सोचता है कि इस निकम्मे और गैर जवाबदेह प्रशासन से कोई उचित अपेक्षा नही की जा सकती है। इसलिए आज वह कुछ करने के लिए कहता है तो उसका इस बहाने का सहारा लेकर गलतियों पर गलितयां करता जाता है। इसी विचार ने लोगों को अगस्त माह में सरकार द्वारा की गई वृद्धि को स्वीकार करने के लिए विवश किया ।

र्वा 2002-2003 का बजट पेश करते समय कहा गया है कि इसे यात्री र्वा के रूप में मनाया जाएगा और यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के नाम पर फिर इस बार मालभाड़े से लेकर यात्री किरायों में बढोत्तरी कर दी गई है - यात्री किराया में बढ़ोत्तरी 910 करोड़ तथा माल भाड़ा में 450 करोड़ रूपए । इस प्रकार कुल बढ़ोत्तीर 1360 करोड़ रूपये हो गई। यातायात का बोझ बढ़ने से सबसे अधिक प्रभा व आम आदमी पर पड़ता है । उसके रोजमर्रा के उपयोग की वस्तुओं के दाम बढ़ जाते हैं और उसे जीवन यापन करना कठिन हो जाता है ।

रेल भाड़ा बढ़ाना और यात्रियों का किराया बढ़ाने के पीछे सरकार में बैठे लोगों का तर्क होता है कि विकास के कार्यो को पूरा करने के लिए यदि अतिरिक्त आय की व्यवस्था नहीं की गई तो धन प्राप्त कहां से होगा । तर्क ठीक है । देश को विकस के रास्ते ले जाना है तो उसे धन की आवश्यकता होगी ही और यह धन प्राप्त करना ही होगा । अतः किराया और भाड़ा बढ़ाना आवश्यक है किन्तु वह भूल जाते है कि विकास् का रास्ता आंसुओं के साज-समान से नहीं बनाया जाना चाहिए । यदि आम आदमी को आज भूखा मार कर उसे पकवान खिलाने का कारनामा करना है तो समझ लो यह विकास का रास्ता नहीं । आज यदि वह भूख से दम तोड़ देगा तो कल आपके पकवानों का क्या उपयोग होगा। इसलिए मेरा विनम्र निवेदन है कि विकास तो जरूरी है परन्तु वह देश के आम और गरीब आदमी के पेट पर लात मारकर नहीं किया जाना चाहिए। विकास के लिए धन एकत्रित करने के लिए स्रोतों की पहचान ठीक और न्यायोचित होनी चाहिए ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

खगोलीकरण और उदारवादी औद्योगिक नीति की घोणा के बाद आर्थिक सुधारों के मौजूदा वातावरण में आज सुधारों या रिफार्म के नाम पर केवल एक ही रास्ता सूझ रहा हे। रेल मंत्रालय को पहले वित्त मंत्रालय ने और अब योजना आयोग ने सलाह दी कि वह आय-व्यय के अंतर को स्पट करने के लिए टैरिफ रेगूलेटरी आथोर्टी की स्थापना करे । यह आर्थोर्टी प्रशासन में अकुशलता और गैर ज वाबदेही व भ्रटाचार के कारण हो रहे घाटे को पूरा करने के लिए वस्तुओं की कीमत में बढ़ोत्तरी करने के उपाय समय समय पर करता रहे और उपभोक्ता से अतिरिक्त मूल्य वसूला जाता रहे । अकुशलता, जवाबदेही और भ्रटाचार को प्रशासन से हटा कर वास्तव में सुधार हो सकता है । किन्तु आज सुधार के नाम पर इनको आश्रय दिया जा रहा है । बिजली का क्षेत्र हो या जल व्यवस्था की बात हो अथवा संचार विभाग, सभी में आज सुधार के नाम पर रेगूलेटरी आथोर्टी स्थापित कर उपभोक्ता से कमी को दूर करने का काम किया जा रहा है ।

मेरा मानना है कि इस सुझाव को अब यही अस्वीकार कर देना चाहिए और उसके स्थान पर एक ऐसे प्राधिकरण की स्थापना होनी चाहिए जो प्रशासन में व्याप्त गैर जवाबदेह, कार्य प्रणाली भ्रटाचार में सराबोर व्यवस्था और अकुशल सिस्टम को दूर करने के लिए ठोस उपाय सरकार को अमल में लाने हेतु बताए ताकि देश के प्रशासन से उपरोक्त कलंक मिट सकें और आम आदमी राहत महसूस करें व संतो की सांस ले सकें । मेरा सुझाव है कि सरकार को कर आदि एकत्रित करने के लिए उन रास्तों का उपयोग करना चाहिए जो आम जनता को प्रभावित न करते हो । रेल मंत्रालय में अनेकों ऐसे रास्ते हैं, जो आम आदमी को बिना छुए सरकार को अतिरिक्त धन उपलब्ध करा सकते है ।

रेलवे के पास कुल 4.20 लाख हेक्टेयर भूमि है । जिसका कॉलोनियां, अस्पताल, रेल लाइन, स्टेशन आदि विभिन्न रूप में इस्तेमाल किया जा रहा हे । इसमें 20 हजार भूमि वह भी है जो अवैध रूप से कब्जाई जा चुकी है । तथा 25 हजार हेक्टर भूमि अभी खाली पड़ी होने की संभावना है । सरकार ने आधिकारिक रूप से स्वीकार किया है कि 17 हजार हेक्टेयर भूमि अभी उसके कब्जे में है और यह खाली पड़ी है । इतनी बड़ी मात्रा में भूमि सरकार के पास उपलब्ध है किन्तु अभी तक इसका कोई सार्थक उपयोग करके धन अर्जित करने की योजना नहीं बनाई गई । दरअसल, रेलवे के लिए यह एक आय का स्रोत बन सकता है ।

रेलवे के पास 6 उत्पादन इकाइयां है जिनमें उत्पादन का काम हो रहा है । इन ईकाईयों को व्यापारिक स्तर पर चला कर धन अर्जित करने का स्रोत बनाया जा सकता है । इन 6 ईकाईयों में 1030 करोड़ रूपये पूंजी निवेश की जा चुकी हे । जबकि इनका उत्पादन गत तीन वर्ाों में केवल 2536 करोड़ रूपया हुआ है। इन ईकाईयों को व्यापारिक ढंग से चला कर एक स्थायी आय का स्रोत पैदा हो सकता है ।

सफलता के लिए जहां आमदनी बढ़ाने का रास्ता अपनाना आवश्यक है वहीं दूसरी ओर प्राप्त धन का सही उपयोग भी उतना ही महत वपूर्ण है । रेलवे में अभी भी 110 रेल मार्ग ऐसे है जिन पर साल भर 348 करोड़ रूपयों की हानि हो रही है ओर यह हानि गत दशकों से चली आ रही है। खेद है कि इस हानि को रोकने के लिए अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया । प्रशासन में दक्षता के अभा व के कारण भी हानियां होती है जिन्हें रोकना बहुत जरूरी है । 5 माह पहले रेल टेली कारपोरेशन को एम टी एन एल और बी एस एन एल के साथ भागीदारी कर काम प्रारंभ करने की स्वीकृति केन्द्रीय कैबिनेट ने दी थी । इस कॉरपोरेशन के पास 7 हजार किलो मीटर लम्बाई का ऑप्टिकल फाइवर केबल है और इसे उपयोग कर वार्िक सैकड़ों करोड़ रूपया अर्जित किया जा सकता है । किन्तु खेद है कि कैबिनेट की स्वीकृति के बाद भी अभी तक कोई अमल में इसके काम को नहीं लाया गया । बेहिसाब और गैर सोचे समझे परियोजनाओं के निर्माण की स्वीकृति ने विकास की जगह विनाश का रास्ता खोल दिया है । पुरानी परियोजनाओं का निर्माण समय पर पूरा नहीं किया जाता । नए परियोजनाओं के निर्माण की स्वीकृति दे दी जाती है अर फिर धन के अभाव का रोना रोया जाता है । परिणामस्वरूप सभी परियोजनाओं का काम अधर में लटका रह जाता है । अभी 281 परियोजनायें निर्माणाधीन है जिनमें 45 हजार करोड़ रूपया निर्माण के लिए जरूरी है । इतनी बड़ी राशि की व्यवस्था सरकार के लिए एक चुनौती बन कर खड़ी हो गई है । निर्माण में विलंब के कारण परियोजनाओं की निर्माण लागत बढ़ती जा रही है और एक अनुमान यह है कि इनमें कुछ योजनाओं की निर्माण लागत तो 76 फीसदी तक बढ़ चुकी है । विकास की परियोजनाओं के निर्माण की यह दशा देश के लिए विकास की नहीं हो सकती ।

रेल प्रशासनिक कार्यकुशलता बढ़ाना बहुत आवश्यक है । 1996-98 में नए सात जोन गठित करने का निर्णय लिया गया था उस पर 50 करोड़ रूपये से भी अधिक का व्यय किया गया । किन्तु अभी रेल बोर्ड ने निर्णय लिया है कि इन जोनों को चला पाना उसके लिए संभव नहीं है । इसी प्रकार नार्थन रेलवे में सेवा में अकुशलता के कारण उपभोक्ता न्यायालय ने 60525 रूपया जुर्माना कर दिया है । क्या इस रेलवे प्रशासन की दक्षता से देश के विकास का स्वप्न साकार हो सकेगा ? अंत में मेरा एक ही सुझाव है कि सरकार विकास के रास्ते पर देश को ले जाए यह उसकी जिम्मेदारी है और इसके लिए वह धन भी एकत्रित करे यह भी आवश्यक है पर यह धन का स्रोत न्यायोचित हो और उस धन का उपयोग भी सही अर्थो में इस प्रकार हो कि देश का आम नागरिक इससे लाभान्वित हो । इसी क्रम में मैं अपने क्षेत्र की कुछ अति- आवश्यक विकास की योजनाओं को माननीय मंत्री महोदय के समक्ष प्र स्तुत कर रहा हूँ । मुझे आशा और विश्वास है कि इनके क्रियान्वयन पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान देंगे ।

1. रूत्उज्ञ् श्ढ;ृ.त्त ड्डठ्ठ ड्डत्ग्नइ ड्ड थ्ड्ढद्ध ढड्ढथ्द्धत्ठ्ठ ड्डत्त ध्त्द्ध्ध्त्द्ध ड्ड थ्द्धढद्/त्त श्त्द डथ्ड्ड ढ; घ्त्ज्ड हद्वत;त द्द!
2. घ्द्धश्हत्त्द ड्डत्त द्वडइ त्र्क त्रडद्व थे् जोड़ने का थ्दृइ द्दत्द द्र त्र्श्र श्र थ्थ्द ढद्व/त्तइढत्र्द्ध थ्ड्ढ; ड्डठ्ठ श्र त्त्र्र ढड्ढ;त द्द, ध्त्ट्ठ द्वडइ त्र्क त्रडद्व ड्डत्त डथ्ठ हद्य ड्डठ्ठ हद्वत्त्द्व ड्ड ढ; ;दृढ्ढत्त ड्ड द्द, ए
3. घ्द्धश्हत्त्दटत्र्ढद्ध;त्टद्दइत्र्टरूत्ध्द्धत्टध्न्त्र्श्र दृ ढश्थ्त्ट ध्त्ढद ड्डत्त त्र्क त्रडद्व थ्द जोड़ने ड्ड द्दत्द ;त्द्धद्धत ढत्त्र्क दत्त दृ'त्तइ थ्द ढद्र्द्धत्त्र/त्ण्द्व श्र थ्थ्द डथ्ठ दृ'त्तइ ड्ड हद्य ड्डठ्ठ त्त्र्र ड्डत्र्द्ध ड्ड त्न्द्/त्त्द्व ढड्ढ;त द्द, ए
4. ढथ्त्र्थ्र ड्ड द्वद्'त्द्वत्र श्त्डदृ द्वठ्ठ- 10 त्त ध्त्ध्दृ ढहत्र्ट ड्ड थ्द्धद्ध ध्त्द्';ड्डद्धत श्र ए ;त्द्धत;त्द्ध ड्ड थ्द्धढद्/त्त ड्ड ढ; डथ्ड्ड ढद्वड्ढत्तइ.त श्द्धद्द डथ्ठ हद्य ड्ड ध्ठ्ठद्धन्इद्ध ;दृढ्ढत्त ड्ड द्द, ए
5. ग्हदृत्त्र ड्ड त्रन्त्द्ध ड्ड हश्द्धद्ध त्दत्रद्वण ड्डत्ठ्ठ श्र ढड्ड द्वद्'त्द्वत्र श्त्डदृ 10 त्त त्र्न्दृ ड्डत्त ध्त्ध्दृ ढहत्र्ट हद्वत;त द्द, ए डथ्ड्ड ढ; ;प्रढत ढत्त्र्क हद्य ड्डठ्ठ रूत्ण त्रढ'त ध्त्दृठ्ठढज्द्ध ड्ड न्डइ क्षत्ण ढड्ढछद्धद ध्ह डथ् हद्य ड्डठ्ठ डथ्ड्ड त्र्.त्तइ ढद्वड्ढत्तइ.त ड्ड ;दृढ्ढत्त ड्ड द्द, ए
6. ध्हत्त् श्र्ट थ्त्र्द्धन्ढ़ हनुमानढ़,डबवाली, भटिंडा, सिरसा, हिसार, दिल्ली को जोड़ती हुई एक राजधानी गाड़ी चलाई जाए ।
7. दिल्ली, सिरसा, भंटिडा के बीच एक इंटरसिटी नई रेल गाड़ी चलाई जाए ।
8. हरियाणा एक्सप्रेस का विस्तार कर इसे भंटिडा तक चलाया जाए और आम आदमी की सुविधा के लिए इसके समय में परिवर्तन किया जाए तथा फस्ट क्लास एसी के कंपार्टमेंट भी इससे जोड़े जाए ।

1. सिरसा स्टेशन का मुख्य रास्ता शहर की तरफ किया जाए इसके लिए स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए

*CHOWDHARY TALIB HUSSAIN (JAMMU) : Our State of Jammu & Kashmir has been passing through a very critical situation. The State Government is facing a challenging strife and turmoil. To meet such problem of terrorism and militancy, the State needs special care from the Centre in all the spheres, particularly in building and rebuilding its shattered economy and infrastructure.

Sir, as everybody knows that Jammu-Srinagar National Highway cannot alone meet the ever increasing rush of transport. Due to heavy rainfall and snow, it remains cut off, thereby affecting adversely the whole system of transport, that is why there has been a pressing demand from the people of the State that some alternative must be found. There is no alternative except to construct Railway line from Jammu to Srinagar and beyond up to Bramullah or Uri.

But this seems to be a dream as the continuing work on Jammu-Udhampur Railway Project is running at a snails pace. The project was started some twenty years ago, but the work cannot be completed if the present position of funds and implementation remains unsatisfactory.

Sir, the Mata Vaishnu Devi Shrine is a world renowned place. Lakhs of pilgrims and tourists visit the holy shrine every year. They experience untold problems if the Project mentioned above, i.e Jammu-Udhampur is completed within stipulated time, this can be extended up to Katra rapidly and without any obstacle.

Sir, the Government stands committed to provide adequate funds for the above said projects. During many meetings between the State and the Centre high level officials. This was agreed upon that effective steps and measures will be

*Speech was speech was laid on the Table.

taken to accomplish this task, but nothing concrete has so far been done in this connection. The result is that this very important project of national importance has been put on the back banner.

Sir, the passengers, particularly the Yatris (pilgrims of Amarnath and Vaishno Devi) face innumerable problems owing to single track from Jallandhar to Jammu. The Government gave assurances several times to build double tack Railway line from Jallandhar to Jammu, but this also met the same fate like the other projects of importance as mentioned above.

Sir, I therefore, request the hon'ble Minister of Railways through your honour that this urgent and most important matter may be given priority during the current financial year.

***श्रीमती आभा महतो (जमशेदपुर) महोदय, ज्ञात हो कि घाटशिला झारखण्ड राज्य का एक महत्वपूर्ण शहर है और यहां यूरेनियम और तांबा जैसे महत्वपूर्ण खान मौजूद हैं जो सीधे केन्द्र सरकार की देखरेख में आते हैं । इस महत्वपूर्ण शहर तक आने और यहां से जाने के लिए यूं तो कई पैसेंजर ट्रेन हैं, लेकिन नयी दिल्ली से पुरी के बीच चलने वाली नीलाचंल एक्सप्रेस और पुरुाोत्तम एक्सप्रेस यहां से गुजरने के बावजूद यहां नही ठहरती है । इससे आम यात्रियों समेत खनन कार्य में महत्वपूर्ण योगदान करने वाले अधिकारियों तथा कर्मचारियों को भी काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।**

महोदय, ये भी ज्ञात हो कि उक्त ट्रेन मोहनिया-सासाराम-अनुग्रह नारायण रोड के बीच के मात्र आधे घंटे की यात्रा के दौरान तीन बार रुकती है जबकि जमशेदपुर से खड़गपुर की दूरी तीन घंटे में तय की जाती है । जाहिर है इतनी लम्बी यात्रा के बीच में घाटशिला में दोनों ट्रेनों के ठहराव की व्यवस्था की जानी चाहिए । इससे जहां आम यात्री लाभान्वित होंगे वहीं खनन क्षेत्र से जुड़े लोग इसका फायदा उठा कर ज्यादा अच्छा योगदान कर सकेंगे ।

महोदय, ज्ञात हो कि इतना महत्वपूर्ण शहर होने के बावजूद घाटशिला में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था अभी तक नहीं की गयी है, जिससे यहां यात्रियों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है ।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था होने के बाद उत्साहित रेल यात्रियों की एक बड़ी संख्या यहां से यात्रा करने को प्रेरित होगी, जिससे अंततः रेलवे को ही फायदा होगा ।

महोदय, नयी दिल्ली से रांची के बीच चलने वाली हटिया राजधानी एक्सप्रेस का फेरा बढ़ा कर सप्ताह में दो दिन कर दिया जाये ताकि इन दोनों स्थानों के बीच के यात्रियों को बेहतर यात्रा अवसर और सुविधा मिल सके । ज्ञात हो कि रांची नवनिर्मित झारखण्ड राज्य की राजधानी है इसलिए यहां से बड़ी तादाद में यात्रियों का दिल्ली आना जाना लगा रहता है । हटिया राजधानी एक्सप्रेस का फेरा बढ़ाने से जहां एक तरफ यात्रियों को दिल्ली आने जाने के लिए पूरे हफ्ते प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ेगी वही इससे रेलवे भी अपनी आय में बढ़ोत्तरी कर सकेगा ।

महोदय, साथ ही साथ हटिया राजधानी एक्सप्रेस का नाम संशोधित कर हटिया/रांची राजधानी एक्सप्रेस कर दिया जाये क्योंकि वर्तमान नाम में झारखण्ड की राजधानी रांची के नाम का कोई जिक्र नहीं है, जिससे भ्रम की स्थिति पैदा होती है । गौरतलब है कि सभी राजधानी एक्सप्रेस के नाम में उन राज्यों की राजधानी का नाम है ।

महोदय, टाटानगर झारखण्ड का एक महत्वपूर्ण शहर है और औद्योगिक नगरी होने के नाते याहां आने जाने वाले यात्रियों की जरूरतें भी अधिक है । औद्योगिक नगरी होने के कारण उच्च श्रेणी में यात्रा करने वालों की जरूरत को ध्यान में रखकर भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में कम से कम एक दिन टाटा होकर चलाया हाए ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

महोदय, ये भी ज्ञात हो कि गिधनी और चाकुलिया रेलवे स्टेशन के कानीमौली में इस रूट पर चलने वाली पैसेजर ट्रेन के ठहरने की व्यवस्था की जाए । कानी मौली एक घनी आबादी वाला इलाका है और यहां ट्रेन के ठहरने से स्थानीय आबादी काफी लाभान्वित होगी। अभी इस जगह से लोगों को ट्रेन पकड़ने के लिए गिधनी या चाकुलिया जाना पड़ता है जिससे उन्हें काफी परेशानी उठानी

पड़ती है क्योंकि दोनो ही स्टेशन कानीमौली से तकरीबन 15 से 20 कि.मी.दूर है । कृपया इस मामले में शीघ्र निर्णय लिया जो ताकि यात्रियों को सुविधा जल्द मुहैय्या हो सके ।

महोदय, ज्ञात हो कि, डी एम यू ट्रेनों में आज बड़ी तादाद में यात्री यात्रा करते हैं लेकिन गौरतलब ये है कि इन प्रकार के ट्रेनों में शौचालय की सुविधा प्रदान नहीं की गयी है, जिससे आम यात्रियों को कई बार परेशानी उठानी पड़ती है । ये सही है कि इन ट्रेनों में छोटी दूरी की यात्रा की जाती है लेकिन इस दौरान अगर किसी यात्री को नैचुरल कॉल आए तो उसके पास ट्रेन रूकने की प्रतीक्षा करने के अलावा और कोई चारा नहीं होता । महिलाओं और बच्चों को तो खासकर परेशानी होती है । इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए डी एम यू में शौचालय की सुविधा प्रदान करने पर ध्यान दिया जाए ।

महोदय, ज्ञात हो कि 8181 में टाटा-छपरा ट्रेन आज से 5 साल पहले गोरखपुर तक चलती थी लेकिन उसे बाद में छपरा तक ही सीमित कर दिया गया, जिससे टाटानगर से गोरखपुर तथा उसके आस पास के यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है । यात्रियों की सुविधा के लिए ट्रेनों को बढ़ाया जाता है लेकिन इस मामले में उल्टा उसे कम कर दिया गया है । इस ट्रेन को फिर से गोरखपुर तक चलाने की जोर शोर से मांग की जा रही है । अतएव इस दिशा में जल्दी निर्णय लिया जाए और ट्रेन को फिर से गोरखपुर तक बढाया जाए ।

महोदय, साथ ही 5105 मुडुवाडीह-वैद्यनाथ धाम ट्रेन को टाटानगर तक विस्तारित कर इसे टाटानगर से ही चलाया जाये क्योंकि टाटा से पटना के आगे जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है । इससे टाटा के यात्रियों को पटना के बाद आरा,डुमरांव,बक्सर,मुगलसराय,बनारस जाने में बहुत ही कठिनाई होती है । इसलिए यात्रियों के हित में इस ट्रेन को टाटानगर तक विस्तार दिया जाये ।

SHRI A. BRAHMANAIAH (MACHILIPATNAM): Hon. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget introduced by our hon. Minister, Shri Nitish Kumar. I am grateful to him for having allotted Rs.280 crore for the development of South-Central Railway in this year's Budget.

This year is declared as the Passengers' Amenities Year and the hon. Minister has provided Rs.200 crore for the amenities to the passengers. It is a very good feature.

Another important decision taken by the hon. Minister is that an amount of Rs.17,000 crore has been set up as Special Railway Safety Fund to introduce adequate modern technology so as to ensure safe travel.

The Railways were expected not only to expand the services but also to ensure safe travel. In this connection, a number of Committees, namely, Kunzru Committee, Wanchoo Committee, Sikri Committee, and Justice H.R. Khanna Committee were appointed to recommend safeguards to ensure safety measures. These Committees have recommended a number of measures and also disciplinary measures to be taken against the erring employees. I want to bring to the notice of this august House some of those recommendations.

Justice Khanna has recommended to allot Rs.15,000 crore for the repairs of rail bridges and rail tracks should be taken up on a war-footing basis. The Committee has also pointed out that 34,000 rail wagons, 1322 coaches, and 1560 signals in various parts of the country require urgent repair and modernisation.

Similarly, another observation made by Justice H.R. Khanna Committee was that in between 1997 and 2000, out of 2000 rail accidents, nearly 1200 accidents took place only due to the negligence of Railway employees. Another recommendation made by this Committee was that special training programmes should be organised for the drivers. The Committee had also suggested that yoga may be introduced to reduce the mantle stress of the drivers.

Sir, now I want to mention some of the problems concerning my Constituency, namely, Machilipatnam, which was a famous town during the British Rule. In Pedana Railway Station, a post of clerk is vacant since a long time. The monthly income from the station is around Rs.3 lakh. I would request the hon. Minister to introduce computers for reservation of tickets.

Sir, the Chilakalapudy Railway Station where famous Pandurangaswamy Temple exists, is in deplorable condition. The waiting rooms are in bad shape and there is no drinking water facility. The level of the platform is so high that the aged people face difficulty in getting down from the train. Immediate repairs are required at the Station.

Another important thing which I would like to bring to the notice of the hon. Minister is that there is a need for construction of over-bridge at Hanuman Junction. Due to the increase in frequency of trains between South and North-Eastern Railway, there have been regular traffic jams. It creates trouble for the passengers as they have to wait for hours together. In this scenario, I would request the Minister to sanction and allot funds for the construction of flyover rail bridge at Hanuman Junction. Sir, the State Government has already given its consent for it.

At present Amaravathy Express runs from Vijayawada to Hubli. My request to the Minister is that the same train may be started from Machilipatnam so that Machilipatnam passengers will all get better facilities. The Simhadri Express which runs between Guntur and Vishakapatnam may be diverted towards Gudiwada and Bhimavaram on the Sarkar Express route. For this purpose, ten bogies may come from Guntur up to Gudiwada and five bogies from Machilipatnam. Both these bunch of bogies can be combined at Gudiwada and the joint train can leave for

Vishakapatnam. This arrangement will be more useful and it will become a direct service between Machilipatnam and Vishakapatnam. The halt of Secunderabad-Machilipatnam Express may be extended to Nampalli Station. If it is not possible, at least it may be extended up to Khairtabad, so that passengers will have better facilities and they need not pay about Rs.50 to the *rikshawallahs* to reach their residences.

Lastly, I would like to bring to the kind notice of the hon. Railway Minister that Machilipatnam is the district headquarters. The Andhra Pradesh Government has decided to develop a port there. Making use of all these amenities, a *pucca* maintenance yard can be developed at Machilipatnam Railway Station where ample space is available.

Thank you for giving me the time.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL (PATAN): Sir, I rise to protest against the Railway Budget because I am disappointed as a Member of Parliament from North Gujarat as the most genuine demands of the people of Banaskantha District, Mehsana District, Patan District and Sabarkantha District are not accepted by the hon. Railway Minister.

You will appreciate and agree that the main indicators for the performance of the Indian Railways are safety, security and service provided by the Indian Railways. Take for instance the very recent incident which took place at Godhra. I am sorry, I am referring to Godhra. The incident took place on account of the failure of the Railway Protection Force police. I have information from the ticket checker of that train that the moment stone throwing started, the Railway Protection Force personnel who were having rifles in their hands ran away from the venue and as a result the mob had a free run. I may request the hon. Railway Minister to institute a special inquiry into the failure of the Railway Protection Force personnel in this unfortunate incident at Godhra on 27th of last month.

The hon. Railway Minister, Shri Nitish Kumar visited Patan in July 1998 when he was holding the same portfolio in the previous Government. Dr. A.K. Patel, the Minister from Mehsana District was present, Shri Kashiram Rana, the Textile Minister was present and the hon. Home Minister of the country, Shri L.K. Advani was also present. That function was held only for the purpose of restarting a train from Patan to Mehsana which was closed because of floods during 1997. The requirement was restarting of only one train; instead, five trains in between Mehsana and Patan. At that time your goodself announced that the Railway bridges and culverts are constructed to suit broad-gauge railway line. You had also announced that Patan-Mehsana railway line would be converted from metre-gauge to broad-gauge very soon. This statement was made by your honour in July, 1998. The expenditure for that particular function was more than Rs.50 lakh.

If this assurance given in public is not implemented by the then Railway Minister, who is the Railway Minister now also, then what will be the fate of the people of that constituency in particular and the people of Gujarat in general?

I am also here to protest against the surcharge levied with effect from 1.10.2001. This safety surcharge amounts to dowry given by parents to see that their daughter is safe and secure in her in-laws place. Railways can charge fare but cannot charge for safety. Once we purchase the ticket, it is the responsibility of the Railway Ministry to see that the people travelling in the trains are safe and secure.

I also want to refer to one thing which I want every Member present in the House should know. Some of my colleagues were appreciating, thanking and congratulating the Railway Minister only because of the details given in pages 15, 16, 17 and 18, on extension of new lines or something like that. Now, I want to refer to the Starred Question No. 243 dated 6th December, 2001. It was regarding railway lines in the country. On that day, Parliament could not function and that Question remained unattended by all of us. I have got a copy of that Starred Question running into eight pages. The hon. Minister has replied and the heading of it is "Statement referring to Railways reply to Part A to C of Lok Sabha Starred Question by the Member to be answered on 6th December, 2001 regarding survey for new railway lines."

Sir, the total number of new railway lines according to the Railway Minister were 173, where surveys were conducted on the basis of the Ninth Five Year Plan. Not a single line is included in the Budget. This admission was made by the hon. Railway Minister in the Starred Question answered on 6th December, 2001. Then, what will happen to the assurances and promises given in this Budget?

I protest, as a man from Gujarat which produces more than 50 per cent of salt in this country, against the Budget which shows that the freight levied on salt is very heavy. The people manufacturing salt are not big people. They are small traders and are very poor people. They all will suffer because of the heavy freight charged by the Railway Minister in this Budget. I want that this should be removed.

I also want to remind the Railway Minister that the assurance given for the new Zonal Office at Ahmedabad has not been fulfilled. Five years have passed but nothing has happened. What happened to that Zonal Headquarters? I also want to inform the Railway Minister that the conversion of railway line from metre-gauge to broad-gauge between Ahmedabad and Delhi was completed in 1997. I want the Railway Board to verify as to how many trains were cancelled on account of that conversion. Five trains were cancelled in between Delhi and Ahmedabad on account of conversion. If conversion is

for reducing the railway facilities to the people, then I am very sorryâ€¦â€¦ (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL : Sir, as a Member of Parliament from Patan, our demands have not been fulfilled in spite of repeated requests. No request is being accepted by the Railway Ministry. I do not know the reason. Is it because that I am from Congress Party that my requests are not accepted? I want to remind him that conversion of the railway line between Viramgam to Patan to Bhildi was approved long back. The conversion of railway line between Viramgam to Mehsana was approved long back. You may not do it because the cost of it was Rs.156 crore. Then every year, they are releasing about Rs.5 to Rs.10 crore. How many years will it take then to complete the work in this situation? My son may also come to this Parliament. It is not going to happen in my case. It may happen in the case of many other leaders. But I propose that the railway track between Patan and Mehsana be converted which is only 39 kilometres long. The General Manager of Western Railway has given me a letter.

It says the cost of the conversion is only Rs. 53 crore. If this is done, the entire area comes under broad gauge. You come to Mehsana by broad gauge, you can go to Delhi and you can go to Mumbai.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL : In that case, my specific points may be taken on record. Let me conclude. I have got twelve points. But I will not take up all the twelve points.

Patan is declared as a border district. If a district is declared as a border district, do you not think that it is necessary that the district must have a broad gauge railway line? I would request the hon. Minister to expedite Gandhidham-Palanpur line. It may take ten or fifteen years. But you can provide a useful terminus at Palanpur so that the railway line coming from Mumbai-Ahmedabad could be extended up to Palanpur. Lakhs of people from Banaskantha, Mehsana and Patan are residing in Mumbai. They come to Ahmedabad. Again, they are required to travel by another train. When I requested for extension, the General Manager said that there is no terminus at Palanpur. So, I am requesting only for a terminus. We all know about the historical place of Ambaji. There is no railway connection for Ambaji. There is a railway line between Mehsana and Taranga and hence from Taranga to Ambaji, extension is must

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL : Gujarat has got one Rajdhani Express. It starts from Ahmedabad. It goes to Delhi. But Gujarat has no stoppage. Rajdhani Express to Gujarat has no stoppage in Gujarat! Rajdhani Express to Rajasthan has got three stoppages, Abu, Ajmer and Jaipur. I do not protest and I cannot protest because Rajasthan people are also our people. When Rajasthan is given three stoppages, why no stoppage for Gujarat?

Sidhpur is the only place for performing *mathru shradh.* People from all over the country come to Sidhpur for *mathru shradh.* I am requesting that Rajdhani may be stopped at Sidhpur. If it is done, it would be useful to the people of the entire country and also to people belonging to my constituency who are working in IFFCO and ONGC. The biggest market yards for agro products are situated in Uniha and Sidhpur.

MR. CHAIRMAN: Please conclude. You can lay it on the Table of the House.

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL : In addition to my speech, I may be allowed to lay the speech on the Table of the House. I am laying it on the Table of the House.

MR. CHAIRMAN: This will be treated as Member's speech.

*SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL (Patan) Contd.): Sir, I would like to draw your attention towards the following points:-

1. No progress for Zonal Headquarters at Ahmedabad.
2. There is Rajdhani Express between Ahmedabad-Delhi but there is no stoppage in Gujarat. On the other side, there are three stoppages in Rajasthan. I demand stoppage at Siddhapur.
3. Gauge conversion of Delhi-Ahmedabad Railway lines was completed during 1997. However, five trains are cancelled subsequent to conversion. These should restart.
4. Viramgam-Bhildi project was approved long back. Why no progress is made?
5. Why sufficient fund not allocated for Viramgam-Mehsana conversion?
6. Cost for conversion of 39 kms. between Mehsana-Patan is only 53 crores. Patan is border district and District Headquarters. The North Gujarat University is situated at Patan. World famour step-Well (Ranki-Van) is situated at patan. Patan can be connected with mumbai and Delhi by conversion of 39 kms. railway line. Shri Nitish Kumar has given assurance for conversion when he visited Patan during July, 1998.
7. Ambajee is the India-famous holy place in North Gujarat. I request extension of Mahesma Tarange line up to Ambajee.
8. Palanpur-Gandhidham Railway lines is approved long back. If a terminal junction is created at Palanpur, it will help extension of few trains from Ahmedabad. Lakhs of people from North Gujarat are there is Mumbai and hence train

from Mumbai to Ahmedabad require to be extended up to Palanpur.

*Speech was speech was laid on the Table.

9. I protect privatisation of Indian Railways. It is a symbol of national unity and hence must be preserved as public sector.
10. There is scope of improvement in food quality, cleanliness of trains and railway platforms.
11. When was the last inventory of movable property of Railways prepared? If not, why not?
12. I protest increase of 'Noor' on Salt and vegetable.
13. All Central government officers and Ministers should travel by Indian Railways instead of by air. This my help improvement in Railway service.
14. Maximum attention may be paid to North Gujarat and Saurashtra region in Gujarat.
15. Railway should connect small towns, all district headquarters and not only metros.

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला (हिसार) : सभापति महोदय, आपने इंडियन नेशनल लोकदल को रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय मंत्री महोदय ने वर्ा 2002-2003 का रेलवे बजट सदन में प्रस्तुत किया है। आपकी कार्यशैली बहुत अच्छी है। आपने रेलवे बजट को बहुत अच्छे ढंग से बनाने का काम किया है। आपने रेलवे के विकास को ध्यान में रखते हुए नई गाड़ियां चलाई हैं और आप इन्हीं चीजों को ध्यान में रखकर अच्छे ढंग से काम कर रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान हरियाणा प्रदेश की तरफ दिलाना चाहता हूं। जब आपने रेल बजट बनाने का काम किया तो आप हरियाणा प्रदेश को शायद भूल गये कि हरियाणा भी इस देश के अंदर एक प्रदेश है। हरियाणा एन.सी.आर. स्कीम के तहत दिल्ली के तीन तरफ फैला हुआ है, इसलिए यह प्रदेश बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात को दृटिगत रखते हुए हरियाणा में यातायात के साधनों के तौर पर ज्यादा रेल लाइनें होनी चाहिए, वहां शटल ट्रेन्स चलानी चाहिए, जिससे कि दिल्ली का पॉल्यूशन भी कम हो सके और दिल्ली में बढ़ती हुई आबादी के दबाव को कम किया जा सके। उसके लिए जरूरी है कि 150-200 किलोमीटर तक आपको यह सुविधा देने का काम करना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि पिछले 50 वर्ों से हरियाणा प्रदेश के अंदर रेलवे की कोई भी नई प्रोजेक्ट केन्द्र सरकार की तरफ से नहीं दी गई है।

हरियाणा में एक पैसा भी नए प्रोजेक्ट पर खर्च करने का काम रेल विभाग ने नहीं किया। एक बार कोचेज़ बनाने की फैक्ट्री हरियाणा में लगनी थी, उसको भी कपूरथला ले जाने का काम किया। इसलिए हरियाणा में भी कोई भी नया प्रोजेक्ट नहीं है, कोई भी वर्कशाप नहीं है, कोई इस तरह की स्कीम नहीं है जहां इंजन बन सकें।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान नई रेल लाइनों की तरफ दिलाना चाहूँगा कि हरियाणा प्रदेश में पिछले 50 साल में कोई भी नई रेल लाइन नहीं बनी। बोर्ड की तरफ से कई बार प्रपोजल आए और उसका सर्वे हुआ, मगर वह कागज़ातों तक ही सीमित रह गया। कभी भी उसको प्रैक्टिकल रूप देने का काम मंत्री महोदय ने नहीं किया। इसलिए नई रेल लाइनों की बहुत ज़रूरत है। इस बात को लेकर मैं बताना चाहूँगा कि हिसार से सिरसा रेलवे लाइन के बीच में फतेहाबाद पड़ताहै और वह एक बड़ा शहर है तथा जिला है, उसको भी रेल लाइन से जोड़ना बहुत जरूरी है। वहां की जनता की मांग है इसलिए फतेहाबाद को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम किया जाए। इसके साथ ही दिल्ली से जाखल और भटिण्डा जो रेलवे लाइन है, वह रोहतक तक डबल है। उसके आगे बीच-बीच में डबल करने का काम किया है और पिछले चार-पांच साल से इसके ऊपर कोई भी बजट रेल मंत्रालय ने खर्च नहीं किया जबकि जाखल तक डबल लाइन होनी चाहिए। यह इसलिए बहुत जरूरी है क्योंकि पंजाब और जम्मू-कश्मीर को ट्रेन यहां से जाती है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूँगा कि रोहतक-रेवाजडी रेलवे लाइन होनी चाहिए। 1989 में यह स्कीम आई थी जिसका 1993 और 1997 में सर्वे भी हुआ, मगर उसके बाद उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। यह 81 किलोमीटर लंबी लाइन है। यह रेलवे लाइन अगर नई बन जाती है तो राजस्थान से हरियाणा जुड़ जाता है और इस तरफ से दिल्ली होकर राजस्थान जाने की ज़रूरत नहीं पड़ेगी, यहीं से जयपुर आदमी जा सकता है।

मंत्री महोदय से मैं एक बात और कहना चाहूँगा कि लोहारू से भिवानी रेल लाइन बनाने का काम करें जिससे बालासुर जो हरियाणा प्रदेश का धार्मिक स्थान है, और हरियाणा के हर आदमी धार्मिक स्थान पर जाता है, इसलिए उसको जोड़ने से पूरा हरियाणा उस स्थान से जुड़ जाएगा।

इसके साथ ही गोहाना से सोनीपत का सर्वे कराने का काम मंत्री जी ने किया था मगर वह स्कीम अभी पता नहीं कहां है। उसके बारे में भी मंत्री जी बताने का काम

करें। वह स्कीम बीच में लटकी पड़ी है। नए रेलवे ओवर ब्रिज बनाने की भी हरियाणा में जरूरत है क्योंकि कई नेशनल हाइवे यहां से गुज़रते हैं और कई प्रदेशों के यातायात साधन यहां से गुज़रते हैं। इस वास्ते रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है जैसे नेशनल हाइवे नं. 10 जो सिरसा शहर में है।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला : हरियाणा में 50 साल से कुछ नहीं हुआ है, मुझे दो-चार मिनट तो दें, मैं पूरी पार्टी की तरफ से बोल रहा हूँ। सिरसा शहर में नेशनल हाइ वे नं.10 पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है क्योंकि वहां की पापुलेशन भी काफी है और दिल्ली का ट्रैफिक यहां से होते हुए पंजाब जाता है। अभी हिसार में डबल फाटक है जहां पर महीने दो महीने में एक दो एक्सीडेन्ट शहर में ज़रूर हो जाते हैं और लोगों की अकारण मृत्यु होती है।

इस वास्ते डबल फाटक के ऊपर ओवरब्रिज बनाना जरूरी है। इसके साथ-साथ नैशनल हाइवे डबवाली के अंदर भी ओवरब्रिज बनाना जरूरी है। रोहतक शहर के अंदर बाईपास नैशनल हाइवे पर ओवरब्रिज बनाना जरूरी है क्योंकि वहां पर बहुत लम्बी लाईन लग जाती है। इसलिए उस पर भी ओवरब्रिज बनाना जरूरी है।

सभापति जी, पिछली दफा मंत्री जी नरवाणा गए थे और वे खुद वहां घोाणा कर के आए थे कि नैशनल हाइवे नं.71 के ऊपर ओवरब्रिज बनाएंगे। वे अपने उत्तर में बताएं कि उसकी क्या पोजीशन है क्योंकि वह भी बीच में लटका हुआ है। उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। एक ओवरब्रिज नैशनल हाइवे 65 पर बनाना जरूरी है।

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला : सर, बस मैं समाप्त कर रहा हूं। इसके साथ-साथ एक-दो रेलवे फाटक बनाने जरूरी हैं। भट्टू के अंदर कॉलेज के सामने एक रेलवे फाटक बनाने की जरूरत है। मंत्री महोदय उसे भी बनवाने का कट करें। शाहबाद रेलवे लाइन के नीचे से भूमिगत रास्ता बनाने का कट करें।

सभापति महोदय, अब मैं नई ट्रेनों के बारे में कहना चाहूंगा जिन्हें चलाने की आवश्यकता है। एक डीएमयू जो जींद से रोहतक जंक्शन के लिए चलती थी वह अब नहीं चलती है। उसको चलाने का काम करें। दादर-अमृतसर 1057-1058 डाउन अमृतसर से मुम्बई को बांदीकुई और पानीपत के बजाय रोहतक, जींद, जाखल, धूनी और लुधियाने के रास्ते चलाने का काम करें क्योंकि इस रास्ते से 10-15 किलोमीटर कम रास्ता पड़ता है। इसके साथ-साथ यात्री गाड़ी को दिल्ली से अम्बाला तक चलाने का काम करें। अमृतसर से अम्बाला रेलगाड़ी को कुरूक्षेत्र तक चलाने का काम करें। 1पीयू और 2पीयू 303 दिल्ली कालका बन्द कर दी गई है, उसे दुबारा चलाएं। भटिंडा-दिल्ली रेलगाड़ी का शाहबाद पर स्टॉपेज कराने की जरूरत है। इसके साथ-साथ अनूपगढ़, हनुमानगढ़, डबवाली, भटिंडा वाया सिरसा, दिल्ली के लिए नई रेलगाड़ी चलाने का काम करें।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला : बस यह लास्ट गाड़ी रह गई है। सर, दिल्ली-गंगानगर वाया सिरसा शताब्दी इंटरसिटी चलाने का काम करें। हिसार से दिल्ली सुबह 5.00 बजे एक ट्रेन आती है। उसके बाद दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं आती है। हिसार शहर बहुत बड़ा शहर है, बिजनैस सेंटर है। इसलिए वहां से दिल्ली के लिए कम से कम तीन-चार ट्रेनें चलनी चाहिए। बाकी मैं आपको लिखकर दे दूंगा।

MR. CHAIRMAN : If you are reading, why not you lay your speech on the Table of the House?

...(*Interruptions*)

DR. SUSHIL KUMAR INDORA (SIRSA): Sir, with your kind permission, we have a humble submission to make.

MR. CHAIRMAN: He is making his submissions.

...(*Interruptions*)

DR. SUSHIL KUMAR INDORA : Shri Nitish Kumar is accepting the demands of Haryana. We hope he would fulfil our dreams and Haryana would remember the name of Shri Nitish Kumar.

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला : सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए अंत में माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि अब जब वे बजट को रिवाइज करें तो सारे देश के मानचित्र में हरियाणा का ध्यान रखते हुए, हरियाणा में रेलों के विकास का काम ज्यादा से ज्यादा करें। यही आशा करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

|महोदय, मैं निम्नलिखित बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकृट करना चाहता हूं -

1. रोहतक जं0 से जींद जं0 के बीच 57 कि0मी0 का फासला है, जिसमें से सिर्फ 14 कि0मी0 डबल लाईन है, बाकी सिंगल लाईन है । यह 43 कि0मी0 का फासला भी डबल किया जाए ।

2. जीन्द जं0 पर सभी प्लेटफार्मों पर यात्रियों के लिए कवर्ड शेड होना जरूरी है । यहां पर सिर्फ दो बोगियों के लिए ही कवर्ड शेड है ।

3. गर्मियों का मौसम आ गया है इसलिए वॉटर कूलर ठीक ढंग से काम करे, इसलिए इसकी मैंटनेस की जाए ।

4. गाड़ी डी एम यू जो जींद जं0 तथा रोहतक के बीच एक्स बैक चलती थी, अब नहीं चलती है, इसे चालू किया जाए ।

5. जींद जं0 तथा जाखल के बीच 70 कि0मी0 का रास्ता है, जिसमें जींद से बरसोला तथा घसो से नखाना तक डबल लाईन है तथा बाकी रास्ता बरसोला से उचाना, उचाना से घसो तक सिंगल है, इसे भी डबल किया जाए ।

* भााण सभा पटल पर रखा गया ।

6. जींद जं0 पर पिछले 8 सालों से वाशिंग लाईन बनी हुई है , इसका एक बार भी इस्तेमाल नहीं हुआ है । कर्मचारी बेकार में तनख्वाह लेते हैं । इनका प्रयोग पानीपत, रोहतक आदि की गाड़ियों को धोने में इस्तेमाल किया जाए । जाते हुए ये गाड़िया स वारियों को भी ले जा सकती है । वाशिंग सब यार्ड बनाना सर्वोत्तम है ।

7. दादर एक्सप्रेस नं0 1057/1058 डाउन अमृतसर से मुम्बई को पानीपत की बजाय रोहतक जींद, जाखल, धुरी तथा लुधियाना के रास्ते भेजा जाये । यह रास्ता 10-15 प्रतिशत कम पड़ता है तथा समय की बचत भी होगी ।

8. टी. नं. आइ डी आर/2 डी आर- खुरता- रोहतक पैसेंजर ट्रेन को जींद जं0 तक बढ़ाया जाए । रोहतक आगमन 11 बजे और प्रस्थान 3 बजे । इतने समय तक गाड़ी रोहतक जं0 पर बेकार ही चालू हालत में रहती है । इतने समय में यह जींद का चक्कर लगा सकती है ।

9. जम्मू तवी 9367 / 9368 से इन्दौर को वाया रोहतक जं0, जींद जं0 जाखल, धुरी लुधियाना के रास्ते चलायी जाए । यात्रियों की तादाद तथा जरूरत को देखते हुए यह बहुत जरूरी है ।

10. जींद जं0 पर एक कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सेंटर खोला जाए ।

11. जींद जं0 पर एक पी सी ओ बूथ तथा बुक स्टाल होना चाहिए ।

12. जींद जं0 पर एक भी कुली नहीं है । पोर्टर कुली लाइसेंस जारी किए जाएं ।

13. जींद जं0 पर टिकटों के लिए लंबी लाइनें लगती हैं । विण्डो रश को कम करने के लिए पटियाला चौक पर सिटी बुकिंग एजेंसी खोली जाये ।

14. भटिण्डा-दिल्ली ट्रेन नं0 344/343 को रद्द कर दिया गया था तथा इसके स्थान पर डी एम यू चलायी गयी है । भटिण्डा स वारियों को डी एम यू में बैठना पड़ता है । जनता की मांग के अनुसार डी एम यू को भटिण्डा तथा भटिण्डा - दिल्ली ट्रेन को दिल्ली तक बढ़ाया जाए ।

15. जींद-हांसी मार्ग पर ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए ।

16. नरवाना - हिसार रोड पर ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए ।

*** SHRIMATI PRABHA RAU (WARDHA):**

I request you to kindly allow me to lay my speech on the railway budget on the table of the House. I would not like to take time of the House by making an elaborate speech. Already the House is working under pressure of time. I am making a few suggestions to be incorporated in the proceeding with your kind permission. The suggestions in brief are as follows:-

1. Due to heavy traffic of road transport over bridges on the railway crossing have become a necessity of today. The following bridges are very necessary in my constituency as well as next to my constituency Wardha.

i. A railway bridge over railway crossing at Dhamangaon Railway, District-Amravati.
ii. A railway bridge over railway crossing at Hinganghat, District-Wardha
iii. A railway bridge on National Highway No. 6 at Hinganghat, District-Wardha.
iv. A railway bridge over Pulgaon Railway Crossing at District-Wardha.
v. A railway bridge most urgently required at Boti Bori Railway Crossing in Nagpur on National Highway No.6

* Speech was speech was laid on the Table

vi. A railway over bridge required on Sindhi kandli Road at Shindi Railway, District - Wardha.
vii. Railway crossing gate is required on the Nagpur-Mumbai Railway line at Village-Heladi (Boregaon) to Beladi Road in Seloo Taluka of Wardha district.

2. It has become necessary to provide security for passengers in the railway for each compartments in all the trains. I would like to propose that retired military and paramilitary personnel can be considered for this purpose. Specially reserved compartments for women required at most security in long journey.

3. The illegal encroachment along side the rail tracks in various places especially in big cities and towns also is causing various problems e.g. they give shelter to criminal activities committed in railway. They also use up facilities created for passengers causing hardships to passengers. They create unhealthy atmosphere by using the public toilets on the platform as well as in the trains. Railway properties are damaged and theft of all kinds of Railway properties is very common. Due attention is to be given to this problem and urgent action needs to be taken in this regard.

All over the world facilities are given to physically handicapped persons to facilitate railway journey for them. A beginning in our country has to be made atleast by introducing excalator service on the stations where there are more than two platforms.

The trains coming from Kolkata to Mumbai and from Nagpur to Mumbai should terminate at Shri Chattarpati Shivaji Railway Terminus and not Kurla Station of Mumbai.

I hope the Hon'ble Railway Minister will consider the above proposals and grant permission to complete the proposals on an emergency basis.

***SHRI SURESH KURUP (KOTTAYAM): The longstanding demand of the people of Kerala is the doubling of Ernakulam-Kayamkulam railway line via Kottayam and Aleeppey. When the Shornur-Managlore railway line doubling is completed then this corridor alone will be a single line. If Kerala should get the full potential of the Shornur-Manglore doubling, this should be done immediately. Through Erunakulam-Kayamkulam line via Kottayam more than fifty trains ply**

daily. This is more than the optimum. So I request to the Railway Minister to give first priority for doubling Kayamkulam Ernakulam railway line via Kottayam and Alleppey.

*Speech was speech was laid on the Table.

* श्री राम रघुनाथ चौधरी (नागौर) महोदय, कहने को बहुत कुछ कहना है पर समय की कमी के कारण सदन में बोलने का अवसर मिलना असंभव लग रहा है । अतः मैं अपने क्षेत्र की आवश्यक बातों की ओर आपका ध्यान आकर्शित करना चाहता हूं । राजस्थान में चार बड़े व मुख्य शहर हैः-

1. जयपुर, जो राजस्थान की राजधानी है 2. जोधपुर, जो पश्चिम राजस्थान का बड़ा शहर है , 3. बीकानेर, जो उत्तर राजस्थान का बड़ा शहर है, 4. अजमेर, जो धर्म स्थली पुकर ,तीर्थों का तीर्थ पुकर के पास है एवं ख्वाजा का स्थान है, इन चारों शहरों के बीच में स्थित जिला नागौर से मैं आता हूं । इस देश का सुन्दरतम पत्थर संगमरमर मकराने में निकलता है, जहां जिप्सम के अतुल्य भंडार है, जहां लिग्नाइट की बड़ी भारी संपदा है और इस जिले की ओर आपका ध्यान नहीं गया है । रेल विकास का हिस्सा नहीं दिया गया है बल्कि जो रेलें चल रही हैं उन्हें भी अभी और सुव्य वस्थित करने की आवश्यकता है ।

जयपुर से चेन्नई रेल सेवा सप्ताह में दो बार है । इसे जयपुर से आगे जोधपुर वाया मेडता रोड बढ़ाने की आवश्यकता है । इससे पश्चिमी व उत्तरी राजस्थान के बहुत बड़े भाग को इस सेवा का लाभ मिल सकेगा । इस क्षेत्र में वे सारे उद्योगपति रहते हैं जिनका कारोबार चेन्नई व नागपुर आदि शहरों में है तथा चेन्नई व आंध्र प्रदेश के सभी शहरों में अपना कारोबार करते हैं ।

। सभा पटल पर रखा गया ।

अतः इस रेल सेवा को जोधपुर बीकानेर तक बढ़ाते हुए सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाने की व्यवस्था करें ।

पूर्व में जोधपुर से दिल्ली मरूधर एक्सप्रेस नाम से रेल सेवा वाया डेगाना, डीडवाना, लाईन रतनगढ़ चला करती थी, पर अब मीटरगेज का आमान परिवर्तन ब्राडगेज में किया गया तब से ही इस रेल सेवा को बंद कर दिया गया । इस रेल लाईन के अंर्तगत 1. खाटू बडी, 2. डीडवाना, 3. लाडनूं, 4. सुजानगढ़, 5. रतनगढ़ नगर आते हैं । उन शहरों की सारी सुविधाएं इस आमान परिवर्तन तक ही समाप्त हो गयी । ये वे क्षेत्र हैं जहां के उद्योगपति दक्षिण भारत के सभी शहरों में अपना कारोबार करते हैं । अब वहां मीटरगेज की एक लोकल रेल सेवा हैं, जो दिल्ली जाने के लिए 20 घंटे से अधिक समय लेती है और वह भी रेल बदल कर । अतः मजबूरन इन लोगों को बसों से यात्रा करनी पड़ती है । पहले यह घोाणा की गई थी कि इस रेल लाइन को बहुत जल्द ब्राडगेज में बदल दिया जाएगा, पर सारा भविय अंधेरे में है । न जाने कितनी बार आपको लिखा जा चुका है व निवेदन किया जा चुका है पर सरकार की आँख नहीं खुल रही है । अतः आप से निवेदन है कि इस मीटरगेज को, जो डेगाना जं0 व रतनगढ़ के बीच ही शेा हैं, अविलंब ब्राडगेज बनावें तथा जब तक यह नहीं किया जा सके इस रेल सेवा को, जो जोधपुर से डेगाना हो कर दिल्ली जाती थी, अब डेगाना जं0 से दिल्ली सेवा से जोड़ा जाए ।

मान्यवर, मेडता रोड जं0 एक बड़ा रेलवे स्टेशन है, जहां बीकानेर व जोधपुर से आने जाने वाली रेलें अलग-अलग होती हैं एवं जुड़ती हैं । इसी रास्ते से जम्मू तवी जाने वाली रेल सेवा जोधपुर से अमृतसर व पंजाब व हिमाचल को जाती है । इसी रेलवे स्टेशन से मेड़ता सिटी नाम से एक शहर 25 कि0मी0 की दूरी पर है जो बड़ी लाइन, ब्राडगेज, से जुड़ा हुआ है । इसकी जनसंख्या करीब एक लाख है तथा धार्मिक दृटिकोण से व ऐतिहासिक दृटिकोण से बहुत महत्वपूर्ण है कि यह स्थान भक्त शिरोमणि मीरा का स्थान है । 1. यहां अनाज की बड़ी मण्डी है, 2. इस क्षेत्र की एकमात्र कॉलिज शिक्षा यहीं मिलती है, 3. जिले का बड़ा न्यायालय भी (सेशन कोर्ट) यही हैं । यह बड़ा औद्योगिक क्षेत्र हैं । इस रास्ते से पुकर व अजमेर को सीधा जोड़ने हेतु कई बार सर्वेक्षण कराया जा चुका है। पिछले दोनों बजटों वा 1999-2000 व 2000-2001 में भी 6-6 करोड़ रू0 की राशि का

प्रावधान किया गया था पर यह कार्य सर्वेक्षण से आगे नहीं बढ़ सका और तो और इन दानों स्थानों के बीच में एक 4-5 बोगी का अद्धा चलता था उसे भी बंद कर दिया गया । अब वहां एक रेल बस सेवा चलती है । मान्यवर, सारे देश में सुविधाओं का विकास हो रहा है पर मेरे क्षेत्र में आप द्वारा या रेल विभाग द्वारा असुविधाओं का विकास किया जा रहा है । मैं कई बार प्रार्थना कर चुका हूं कि मेडता रोड मेडता सिटी के बीच पहले की तरह एक अद्धा पुनः चलाकर सुविधा उपलब्ध करायी जाए । मुझे पहले यह बताया गया था कि एक पुश एंड पुल ट्रेन चलायी जाएगी पर वो दिन नहीं आया । अतः अविलंब मेडता रोड से मेडता सिटी 5 बोगी की रेल चलायें तथा मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी होते हुए पुकर व अजमेर को जोड़ने की स्वीकृति इसी बजट में प्रदान करें ।

मान्यवर, मकराना एक बड़ा नगर है, जिसकी जनसंख्या 70 हजार के करीब है तथा यहां सगमरमर का पत्थर निकलता है । ताजमहल जैसा स्मारक इसी स्थान की देन है । यहां पर यहां की जनसंख्या के अलावा इतने ही अन्य लोग हैं जो विभिन्न पत्थर उद्योगों पर काम करने आते जाते रहते हैं । यह वही जगह है, जहां से करीब 500 ट्रक पत्थर प्रतिदिन देश के विभिन्न नगरों को रेल से जाने वाले पत्थरों के अलावा जाता है । यह स्टेशन जयपुर जोधपुर मुख्य लाइन पर है।यहां मजदूरों को लाने ले जाने के लिए कोई समयानुसार सुविधा नहीं है। इस हेतु लंबे समय से एक 5 बोगी की अद्धा चलाने की बात डी आर एम, जोधपुर व जी एम रेलवे ने स्वीकारी थी, पर उस पर कोई कार्यवाही अब तक नहीं हुई । आशा है इस क्षेत्र के मजदूरों को सुविधा उपलब्ध कराने हेतु इसे अविलंब मेडता रोड व फुलेरा के बीच चलाने की व्यवस्था करेंगे ।

मान्यवर, इस रेल लाईन पर विकास और तीव्र गति से बढ़ता डेगाना जं0 है, जिसकी जनसंख्या 30 हजार को पार करर चुकी है । यह वही रेलवे स्टेशन है जहां से हो कर मरूधर ट्रेन जोधपुर से दिल्ली जाती थी और बड़े-बड़े कई नगरों को सुविधा उपलब्ध कराई जाती रही है । यहां सभी रेलों का ठहराव है पर जोधपुर से कलकत्ता जाने वाली रेल सेवा हावड़ा का ठहराव नहीं है । रतनगढ़ तक जाने वाली रेल सेवा के यात्रियों को इस रेल के लिए डेगाने से बस ले कर मकराना या मेड़ता रोड जाना पड़ता है, जे सरासर अन्याय है । रेल अधिकारी जो समय समय पर निरीक्षण करने आते हैं वे सभी इस बात से सहमत हैं कि डेगाना पर हावड़ा का ठहराव होना चाहिए एवं जल्द ही करेंगे पर वह जल्द वाला दिन अभी तक नहीं आया । आपसे प्रार्थना है कि हावड़ा का ठहराव डेगाना करने के आदेश करने की कृपा करें । वैसे भी रेलों के क्रासिंग के लिहाज से इस हावड़ा रेल को डेगाना माह में 20 से अधिक दिन ठहरना ही पड़ता है । इस ट्रेन के पास समय की भी गुंजाइश है ।

डेगाना जं0 के दोनों ओर नगर बसा हुआ है । स्टेशन के उत्तर की ओर करीब 5 हजार की जनसंख्या रहती है जिनके आने-जाने के लिए रेल लाइन क्रास करने का फाटक बना हुआ था, पर अब डेगाना जं0 से रतनगढ़ की ओर जाने वाली रेल लाइन पर से आने वाला फाटक बंद कर दिया गया है । अब पैदल यात्री तो जा सकता है पर छकड़ी या कोई भी वाहन नहीं जा सकता है । मुख्य रेलवे स्टेशन से कुछ ही मीटर की दूरी से जाना आना होता था पर इसके बंद हो जाने से करीब तीन किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ रहा है । गरीब परिवार के लिए सामान का लाना ले जाना दूभर हो गया है । पूर्व में ग्राम पंचायत में जो धनराशि मांगी गई थी, वह जमा करा दी थी, पर फिर भी उसे बंद कर दिया । कृपा कर उसे खुलवाने का आदेश करें । यहां से दो लाइनें निकलती है, एक डेगाना जं0 से जयपुर व दूसरी रतनगढ़ मीटरगेज, इन दोनों लाइनों की देखभाल वही चौकीदार कर सकता है, जो डेगाना जयपुर की रेल फाटक पर लगा हुआ है । कृपया इन्हें यह सुविधा पुनः दिलावें ।

मान्यवर, ब्राडगेज बनने के बाद बड़े स्टेशनों पर शेड बनाने व प्लेटफार्म ऊपर उठाने की अत्यधिक आवश्यकता है । विशेाकर उन स्टेशनों पर जहां तीवग्रगति की रेलों का थोड़े समय का ठहराव है । कम ठहराव से व भागादौड़ी से एक्सीडेंट होने की संभावना हर समय रहती है । अतः मेरे क्षेत्र में 1. मेड़ता रोड जं0, 2. डेगाना जं0, 3. मकराना, 4. कुचायन व नावां, 5 नागौर बड़े स्टेशन आते हैं जहां तुरंत प्रभाव से प्लेटफार्म ऊंचे उठाने की आवश्यकता है ।

मान्यवर, मकराना जिसकी जनसंख्या 75 हजार से ऊपर है। इ सके लिए मैंने पूर्व में भी आपसे निवेदन किया है । यह नगर रेल स्टेशन व लाइन के दानों ओर बराबर भागों में बसा हुआ है तथा सभी रेल लाइन से ऊपर होकर आते जाते रहते हैं । अतः यहां उत्तर से दक्षिण भाग के बीच रेल लाइन से ऊपर हो कर जाने के लिए पुल की आवश्यकता है । कृपा कर यह पुल बनाने की स्वीकृति प्रदान करें ।

मान्यवर, यह रेल लाइन आजादी से पहले राज्यों की बनायी हुई है । यहां कई स्टेशनों पर आबादी बस जाने से रास्तों की दुविधा पैदा हो गई है । कई जगह रेल अधिकारियों ने रास्तों पर कब्जा कर लिया है तो कई जगह जनता ने रेल भूमि पर कब्जा कर लिया है । आपसे निवेदन है कि जहां-जहां मुख्य रास्ते की आवश्यकता है, जनता के लिए इन्हें खोला जाए तथा जहां रेल अधिकारियों ने पंचायत भूमि पर कब्जा किया है, इसे तुरंत प्रभाव से खाली करवाने के आदेश करें ।

मान्यवर, मैंने सिर्फ अपने क्षेत्र की कुछ एक बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है । कृपया इसके आदेश करने की कृपा करें ।

***SHRI RAMAKANT ANGLE (MARMAGAO):**

Despite various adverse circumstances I am here to congratulate the Railway Minister for a very progressive Budget. Through you I would like you to request the Rail Minister to grant my following requests:-

Rajdhani Express which runs from Delhi to Goa and back runs only twice a week. Goa being a tourist Palace, I would like to request you to make it every day.

Also I would like to request the Honourable Railway Minister to start a "Palace on Wheels" train connecting Kerala-Goa-Maharashtra which would be attraction to tourist. This would not only increase foreign exchange to our country but will earn sizeable profits to Railway.

Thirdly I would like to request the Railway Minister to raise platforms of Railway stations from Vasco to Collen which falls in my constituency. These platforms were built for Metre Gauge lines but now that broad gauge have been introduced, the platforms are not suitable for the passengers. There are instances that many passengers especially women have fallen down while climbing and alighting and had fractures.

Hope the Railway Minister will oblige my constituency people. I thank you Sir, for giving me opportunity to present my demands.

* Speech was speech was laid on the Table

*** श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका)**

महोदय, वा 2002-2003 के रेलवे बजट में सरकार की ओर से आम जनता के हित के लिए जो सुविधाएं उपलब्ध करायी गई है उनकी मैं सराहना करता हूं । नये वियों में यात्रियों की सुख सुविधा का भी ध्यान रखा गया है तथा हमारे गुजरात को भी नयी गाड़ी देकर हमारी भी आशाओं को आंशिक संतुट किया है ।

लेकिन मंत्री महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र धन्धुका में आम जनता के लिए रेल गाड़ियों में सुख सुविधा की बात मैं कई वााें से करता आ रहा हूं । मेरे चुनाव क्षेत्र के अंतर्गत विरमगांव साणंद, धोलका, बावला,धन्धुका ,राजपुर, बोटाद एवं धौला जंक्शन आदि महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन आए हुए हैं । यहां से मुम्बई व दिल्ली जाने के लिए यात्रियों को आरक्षण कोटे की व्यवस्था नहीं है और जहां-जहां आरक्षण कोटा आवंटित है वहां अपेक्षाकृत बहुत ही कम मात्रा में है । उसे बढ़ाने के लिए एवं जहां नहीं है वहां आरक्षण कोटा प्रारंभ करने के लिए मैंने लिखित व मौखिक रूप से कई बार आपको आग्रह किया है पर मुझे अभी तक संतुट नहीं किया गया । इसके साथ ही सुरेन्द्र नगर से भावनगर रेलवे लाईन के आमानपरिवर्तन के कार्य को शीघ्र ही पूरा करने के लिए आपसे अनुरोध करता रहा हूं । विरमगांव से महसाण्घा के गेज परिवर्तन का कार्य भी बड़ी मंथर गति से चल रहा है । पैसेंजर गाड़ियों में भी बहुत कमी आई है जिसके परिणामस्वरूप इन रेलवे लाइनों के परिवर्तन के कार्य को शीघ्र ही पूरा करने के लिए आपसे अनुरोध करता रहा हूं । विरमगांव से मेहसाणा के गेज परिवर्तन का कार्य भी

----

* सभा पटल पर रखा गया ।

बड़ी मंथर गति से चल रहा है । पैसेंजर गाड़ियों में भी बहुत कमी आई है जिसके परिणामस्वरूप इन रेलवे लाइनों के मध्य आने वाले स्टेशनों पर यात्रियों के आवागमन में भारी कमी हुई है । इसी लाईन पर अति महत्व का स्टेशन कटोंसण जंक्शन है । आमान परिवर्तन नहीं होने से यहां के व्यापारी गण आर्थिक मुसीबतों का सामना कर रहे हैं तथा व्यापार ठप्प सा हो गया है ।

मेरे भावनगर व राजकोट डिवीजन के कुछ गांवों के पास से गुजरने वाली रेलवे लाईन पर मानव रहित फाटक बनाये गये हैं जिससे किसानों को आवागन में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है, दो तीन कि0मी0 तक उन्हें रेलवे क्रास करने का रास्ता भी नहीं मिलता । मेरी मांग है कि ऐसे मानव रहित फाटकों पर गेट कीपर की नियुक्ति की जायें ।

अहमदाबाद से सौराट्र की ओर जाने वाली लोकल गाड़ियों में यात्रियों को सुविधाओं की बहुत कमी है । कभी-कभी रात्रि के समय डिब्बे में बिजली भी नहीं होती, गर्मियों के दौरान पंखे नहीं चलते । डिब्बों में पानी की आपूर्ति नहीं होने के कारण शौचालय बहुत ही गंदगी से अटे पड़े रहते हैं । कुल मिलाकर स्थिति यह है कि डिब्बों में साफ सफाई बिल्कुल ही नहीं रहती । बिजली की आपूर्ति नहीं होने के कारण महिला यात्रियों को असुरक्षित स्थिति में यात्रा करनी पड़ती है । इन रात्रि ट्रेनों में पुलिस व्यवस्था भी नहीं होती । अतः मेरी मांग है कि डिब्बों की पूर्ण साफ सफाई, बिजली एवं पानी की आपूर्ति के साथ-साथ सुरक्षा की दृटि से पुलिस की व्यवस्था भी की जाए । रेलवे स्टेशनों पर ठंढे पानी के कूलर व यात्रियों के बैठने के लिए बैंचों की भी व्यवस्था की जाए ।

महोदय, पूर्व कथित रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्रों की भी अत्यंत आवश्यकता है । इसलिए इन स्टेशनों को कम्प्यूटर प्र णाली से जोड़ा जाना चाहिए । चूंकि हर जगह पर प्रायः पैसेंजर एसोसिएशन होती है तथा नियमित आवागमन करने वाले पासधारकों की भी एसोसिएशन होती है । जब भी रेलवे अपनी समय सारिणी में परिवर्तन की आवश्यकता समझे तो मेरी मांग है कि इन यात्री समूहों, एसोसिएशन एवं उनके पदाधिकारियों को विश्वास में लेकर ही समय परिवर्तन किया जाए , ऐसा मेरा अनुरोध है। देखने में आता है कि अकसर यात्रा के दौरान यात्रियों को भारी परेशानी व असुरक्षा से रूबरू होना पड़ता है । जिन स्टेशनों पर चोरी की ज्यादा घटनाएं होती हैं वहां के रेल कर्मचारियों को ही इसका जवाबदेह ठहराना चाहिए इससे इन अप्रिय घटनाओं में कमी आ सकती है ।

बावला में रेलवे स्टेशन के पास लोगों के आवागमन के लिए भूमिगत मार्ग बनाने की मांग लंबे अरसे से मैं करता आ रहा हूं । महोदय, इसके लिए रेल अधिकारियों द्वारा सर्वेक्षण भी किया जा चुका है । बावला नगरपालिका इसमें अपना आर्थिक सहयोग देने के लिए भी तैयार है, फिर भी यह कार्य प्रारंभ नहीं हो रहा । मेरी समझ में नहीं आता कि इतना सब कुछ हो जाने के बाद भी कार्य प्रारंभ में कहां बाधा आ रही है । मेरी मांग है कि इस भूमिगत मार्ग को जल्दी से जल्दी आरंभ कर जनभावनाओं का सम्मान करना चाहिए । धौलका रेलवे स्टेशन के पास बनी मस्जिद व धौलका शहर में बरसात का पानी इकट्ठा हो जाने के कारण बरसाती जल निकासी के लिए रेलवे पटिरयों के नीचे से पाईप डालने की मांग मैंने व स्थानीय जनता ने कई बार की है । लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल अधिकारियों के असहयोग की भावनाओं के कारण यह कार्य शुरू नहीं हो सका । इसी तरह विरमगांव में "निलकी" फाटक के पास रेलवे का गंदा पानी इकट्ठा होता है जिससे स्थानीय लोगों के स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ता है । माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि बरसाती जल की निकासी हेतु मार्ग प्रशस्त करने व रेलवे के गंदे पाने को विसर्जित करने की व्यवस्था कराने के भी निर्देश दें । मंत्री जी, मरे पूरे संसदीय क्षेत्र के ग्रामीण क्षेत्रों में कहीं पेयजल लाईन तो कहीं फोन लाईन रेलवे लाईन के कारण निलंबित पड़ी है । ऐसी जगहों पर शीघ्र ही डिवीजनल रेलवे मैनेजर के द्वारा अनुमोदन दिया जाये ताकि पानी व टेलीफोन जैसी मूलभूत सुविधाओं से आम जनता को वंचित न रहना पड़े ।

अंत में, मेरा यही कहना है कि "रेल यात्रा, अब जीवन यात्रा" का पर्याय बन गई है इसलिए "रेल यात्रा एक जीवन सहाय यात्रा" बने, इसके लिए हर संभव एवं यथोचित प्रयास करने चाहिए । महोदय, सदन के माध्यम से मेरी मांग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र धन्धुका के अंतर्गत स्थित सभी रेलवे स्टेशनों को आधुनिक सुख सुविधाएं उपलब्ध कराके उसकी शान एवं आन में बढ़ोत्तरी करें, इतना कहकर मैं मेरी वाणी को विराम देता हूं ।

*** श्री भेरूलाल मीणा (सलूम्बर)** मेरी पाटी की ओर से ज्यादा वक्त होने के कारण मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर नहीं मिला । इसलिए, मैं रेल मंत्रालय से संबंधित अपने निम्न विचार लिखित रूप में प्रस्तुत कर रहा हूं-

राजस्थान में ब्राडगेज के विस्तार करने के लिए सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूं कि मैं 10वीं लोक सभा से 13वीं लोक सभा तक लगातार चौथी बार निर्वाचित होता आ रहा हूं तथा तब से लोक सभा में लगातार यह मांग करता रहा हूं कि महाराणा प्रताप की जन्मभूमि एवं कर्मभूमि को अब तक देश की राजधानी से ब्राडगेज से नहीं जोड़ा गया है । मैंने इस संबंध में संसद में धरना भी दिया, जिसके फलस्वरूप उदयपुर में ब्राडगेज के लिए उद्घाटन किया गया किंतु जो कार्य चल रहा है वह नहीं के बराबर है । राजस्थान के दक्षिणी राजस्थान में उदयपुर, डूंगरपूर में 80 प्रतिशत आबादी आदिवासी जनजाति की है । इस क्षेत्र के विकास को अवरूद्ध कर जनजाति बहुल क्षेत्र के लोगों के साथ भेदभाव किया जा रहा है ।

मेरा अनुरोध है कि अजमेर से उदयपुर वाया भीलवाड़ा - चित्तौरगढ़ को ब्राडगेज के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत की जाए । उदयपुर राजस्थान में मारबल की खानें हैं और हिन्दुस्तान जिंक, आर एस एम एम और धागा मिलें भी है ।

----

* सभा पटल पर रखा गया ।

पर्यटन स्थल होने के कारण विभिन्न देशों से विदेशी पर्यटकों का भी उदयपुर-चित्तौड़गढ़ क्षेत्र में बराबर आना जाना लगा रहता है । ब्राडगेज रेलवे लाईन के अभाव में इस क्षेत्र के पर्यटन उद्योग और औद्योगिक विकास के कार्यों को वह गति नहीं मिल पा रही है, जो होनी चाहिए ।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि अजमेर से उदयपुर वाया भीलवाड़ा - चित्तौड़गढ़ को ब्राडगेज करने हेतु पर्याप्त धनराशि का प्रावधान इसी बजट में किया जाए ताकि इस आदिवासी जनजातीय क्षेत्र का तीव्र गति से विकास हो सके ।

***SHRIMATI SANDHYA BAURI (VISHNUPUR)** : Sir at the outset I oppose the Railway Budget because this Budget is both anti people and anti woman. Although the fact remains that this year Indian Railways has completed 150 years and it has been declared as the Passenger Amenities year yet the Budget has been harsh for the common man. Both the passenger fare and freight has been enhanced causing great hardship for common man. I have a feeling that both the Finance Minister and the Railway Minister sat together and consulted secretly and then prepared the Budget because prices of cooking gas, kerosene, sugar and fertiliser have been increased in General Budget. Later the prices of food grains, edible oil, pulses, manures, urea, common salt, coal have been increased causing hardship for common man and particularly the woman folk. Women have to look after the daily requirement in the family. This is increase in prices of essential commodities would create more problems in their already hard-pressed daily expenses. The Railway Minister justifies his action by saying that this marginal increase will yield additional revenue of Rs 450 crore during the year.

It is unfortunate that the Railway Minister did not understand the ground reality and prepare this anti people Budget. That this Budget is anti people can be proved by citing certain measures adopted by the Minister. Rs 15 crore will be raised from monthly ticket holder, 345 crore from ordinary sleeper and 155 crore from 2nd class express train passengers and 116 crore from mail trains. On the other hand only Rs 51 crore will be

*English translation of speech originally delivered in Bengali.

raised from the luxurious AC chair car, 50 crore from AC III tier and 9 crore from first class. That means 90% will be raised from the pocket of the poor and the middle class. Freight charge on salt, food grains, pulses, oil coal, manure has been increased. This aspect has been mentioned by my colleagues previously. I do not want to repeat that. But I must say that this increase in freight yielding Rs 450 crore and in fare yielding 910 crore totalling 1360 crore is to be realised from the poor and the middle class. We know that 40% of our people live below poverty line. How they are going to get even one square meal a day?

Now I would like to mention about some projects in my constituency and in my State West Bengal. The projects for West Bengal have been proposed only for the sake of declaration. It was very much obvious from the meagre budgetary allocation about the implementation of these projects as the budgetary allocation is far from adequate. Moreover, the amount declared was reduced during payment Rs 20 crore has been allocated this year for an important project like Tamluk Digha whereas the amount required is 52 crore. The allocation sanctioned for this important project is only Rs 20 crore whereas the money needed is to the tune of 52 crore. The same hold true for Panshkura Haldia project only 1 crore was sanctioned for this project and only Rs 80 lakh have been realised so far. This year again just Rs 1 crore has been sanctioned. The money needed in future for this project is 22 crore. BDR rail line comes under my constituency. The ex Railway Minister and the present Railway Minister visited the area and declared that the project will be taken up. Rs 40 crore was sanctioned and work done was only for 6 crore 68 lakh. This year allocation of 25 crore has been sanctioned but 123 crore is needed to complete this project. I urge upon the Railway Minister to increase amount for this project. There was an announcement for expansion of BDR till Mukutmani but nothing has been done so far. Survey must be conducted and money must be sanctioned. Besides, this rail line must be expanded from Mukutmani via Bandoan to Tata. The rail track from Ranigunj to Durlabhpur has been constructed by DVC. This should be expanded till Bankura. The passenger train should run till the time the expansion is completed.

Over bridge or fly over the urgently needed at Vadul Mode and Notunchati. Both these roads are overcrowded and being the main road there is always heavy traffic rush on the road. Subway is also needed at Bankura Station. There is no cover on the newly constructed over bridge at Bankura station. It is urgently needed and when strong storm before summer rain before monsoon set in the cover must be completed. I request the Minister to do the needful. I want to make one more request. The train no. 2815/2816 Poorie-New Delhi Super Express should run for 7 days instead of 4 days. 6309/6310 Patna-Cochin Express and 8449/8450 Patna-Poorie Express should run thrice a week.

From Durgapur to Howrah two trains Coal Field and Mayurakshi become fully crowded at 8.30 in the morning and leave for Howrah. But there is no train in between directly for Howrah till evening. So I request to provide a fast passenger train so that the people have no difficulty to go to Howrah and do their work. Like Eastern Railway, monthly ticket till 250 km should also be introduced for South Eastern Railway.

It has also been mentioned by my previous colleague for a second bridge on the river Kaurabati. I also request for the same.

Now I must point out another important issue. So many times there is no electricity inside the compartment. The glasses of the window are broken. Keeping in view the security factor these issues should be taken care of. Moreover, there is water scarcity dirty toilets with stinking smell polluting the atmosphere have remained a regular feature in railway compartment. These may sound small issues. But these are important issues. I hope the hon. Minister will take into account these issues in this year of passenger amenities year.

With these suggestions and thanking you for giving me an opportunity to participate in the discussion, I conclude my speech.

***श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) :** महोदय, रेल बजट 2002-2003 पर मैं निम्नलिखित मांगों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूँ : -

1. लूप लाइन किऊल से कजरा और रतनपुर से जमालपुर रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाये।
2. लूप लाइन साहेबगंज से किऊल तक का विद्युतीकरण किया जाये। 1996-97 के स्थायी समिति रेल में इस संबंध में रिपोर्ट में सुझाव दिया है।
3. आर.डी.एस.ओ. ने 2300 अरब शक्ति डीजल इंजन का डिजाइन तैयार किया है, उसके निर्माण के लिए जमालपुर रेल कारखाने को कार्यभार दिया जाये।
4. मुंगेर, बिहार गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के लिए मात्र 5 करोड़ रुपये दिये गये उसे बढ़ाकर 2002-2003 के बजट में 50 करोड़ किया जाये।
5. बजट में लूप लाइन में कोई नयी ट्रेन नहीं दी गयी है। इसलिए साहेबगंज से पटना तक एक जनशताब्दी ट्रेन दी जाये।
6. जमालपुर में रेलवे का एक डिवीजन हेड क्वाटर होना चाहिए। स्व. केदार पाण्डे जब रेल मंत्री थे, उस समय उन्होंने जमालपुर में रेल डिवीजन के लिए कहा था। लेकिन जमालपुर का डिवीजन मालदा चला गया। मालदा में गंगा का सिर्फ एक छोटा सा घाट था और एक हाट था। अब वहां रोजगार का सजन हुआ है और एक शहर बन गया है। जमालपुर में 140 साल पुराना रेल कारखाना है, वहां सभी साधन उपलब्ध हैं। वहां डिवीजन की स्वीकृति होना बहुत जरूरी है।
7. जमालपुर रेल कारखाने में कार्यभार बढ़ाने के लिए जितने भी निजी क्षेत्रों और विदेशों से पार्ट पुर्जे, बड़े या छोटे मंगाये जाते हैं, उनका निर्माण जमालपुर रेल कारखाने को दिया जाये। क्योंकि रेल कारखाना, जमालपुर कम लागत में इसका निर्माण कर सकता है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण है 140 टन का गोट बाल्ट क्रेन का निर्माण, जो मात्र 7 करोड़ रुपये में किया गया है। जबकि जर्मनी से मंगाने पर 15 करोड़ रूपये देना पड़ता था।

* सभा पटल पर रखा गया।

8. लूप लाइन के धरहरा स्टेशन पर बिक्रमशिला एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।
9. लूप लाइन में दरियापुर में हाल्ट की स्वीकृति जल्द दी जाये उसका स्टेटमेंट बन चुका है।
10. रेल बजट 2002-2003 में तीन नीतिगत निर्णय लिये गये हैं। एक-कुशलता में वृद्धि, दो- खर्च में कमी, तीन-मूलभूत खर्चे में निवेश जिससे परियोजनाओं में पारदर्शी फार्मूलों के आधार पर संसाधनों का बंटवारा उचित और न्यायसंगत तरीके से हो सके। इस प्रयोजन के लिए 3 प्रमुख आधार तैयार किये गये हैं। 1. राज्य का क्षेत्रफल 2. राज्य की जनसंख्या 3. राज्य में परियोजनाओं को बकाया राशि के आधार पर पूरा करना जिसका अनुपात क्रमशः 15 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 70 प्रतिशत रखा गया है।

बजट में अतीत की गलतियों से छुटकारा, वर्तमान का सुदृढ़ीकरण और भविय की जो रूपरेखा तेयार की गयी है, वह स्वागत योग्य और सराहनीय है। पहली बार रेलवे की एक सुसंगत रणनीति तैयार की गयी जिसकी जितनी सराहना की जाये वह कम होगी।

पूर्व रेलवे के लूप लाइन की उपरोक्त सभी मांगों और सुझाव बजट की नयी नीति और रणनीति के आधार पर की गयी है। साहेबगंज से किऊल तक की आबादी 3 करोड़ 50 लाख से ज्यादा है। जबकि रेल की लंबाई 220 कि.मी. के करीब है। यह भूभाग प्राचीन काल में अंग प्रदेश के नाम से जाना जाता था। यह महाभारत कालीन है।

पर्यटन की दृटि से भी यह क्षेत्र जाना जाता है। भारत की नौ शक्तिपीठों में एक मां चण्डी स्थान ऋाि कुंड,श्रंग ऋाि आश्रम, सीता चरण, सीता कुण्ड, जैन मंदिर, लहुआर विक्रमशीला इत्यादि है। इसलिए पर्यटन उद्योग विकसित करने के लिए भी रेल साधन का विकास आवश्यक है। कट हरणी घाट, रामायण कालीन धाट जिसे देखने और स्नान करने हजारों लोग आते हैं।

SHRI VAIKO (SIVAKASI): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget. Hour hon. Shri Nitish Kumar deserves to get the proudest privilege to head the Ministry of Railways in its 150th year. Shri Rashtrapal expressed his agony that because be belonged to the Congress Party, whether his demands have been neglected.

For the first time, when this Budget was presented in this House only this year, there was no uproar from any quarter. Many Members from many States have got their own grievances. But the Minister of Railways tried to do justice without an attitude of discrimination and applied a formula. But his hands are tied. There are financial constraints. He wants to be generous. He wants to please everybody. This is the problem. But I quote his speech how he has applied this formula:

> "I have considered three major criteria, namely, the area of the State, the population and the pro-forward projection of a State. The weightage given to these three criteria is in the ratio of 15 per cent, 15 per cent and 70 per cent, respectively. Based on these percentages, the share of the available funds to different States has been calculated."

I would like to make a request for his kind consideration. This is a clear formula. He has applied it for the first time. I would also request him to take into account the total route kilometres of metre-gauge getting Statewise break-up figures and a need for conversion from metre-gauge to broad-gauge. Actually, when the British *Raj* was there, the prominence was given to the then Madras Presidency. Therefore, all the lines were metre-gauge lines. I am thankful to the Minister of Railways. When he assumed the charge as Minister, most of the neglected projects were considered by him and sanctioned. For example, Virudhunagar *via* Sengottai-Tenkasi to Quilon. It connects both my State and Kerala. At the same time, it is covering the pilgrim centre Shankaran Kovil-Tirunelvelli-Thenkasi-Tiruchendur. It is a major project. The United Front Government rejected it on the ground of feasibility.

But when he assumed charge as the Railway Minister, he sanctioned it. I will fail in my duty if I do not express my gratitude towards him. He took up the issue with the Railway officials and again I also went to the hon. Prime Minister, Shri Vajpayee, we made a representation with the help of the Railway Minister. Again it was put to the Cabinet Committee on Economic Affairs and it was sanctioned and a sum of Rs. 257 crore was sanctioned for a track of the length of 357 kms. Now it has escalated to Rs.400 and odd crore. He has allotted a sum of Rs.25 crore and I am thankful to him for that. I know the constraints because the total allotment is Rs.862 crore. There is a need for a sum of Rs.12,000 to Rs.13,000 crore to complete the project.

<u>21.56 hrs.</u> (Shri P.H. Pandian *in the Chair*)

Therefore, out of the Rs.862 crore, he has to, of course, give the shares to all the States. I am thankful to him that last year he allotted a sum of Rs.20 crore and this year he has allotted a sum of Rs.25 crore.

Sir, when we heard the news, most of the projects, which were sanctioned last year, suddenly the scheme of BOLT will apply to these projects, it was a bolt from the blue. Then, I took up the matter with the Railway Minister and immediately he called for the officials and he gave instructions immediately that no projects will be stopped for paucity of funds.

Likewise, this year, for Cuddalur-Salem, he has allotted a sum of Rs.15 crore, the allotment last year was only Rs.6 crore. For Tiruchirapalli-Nagoor, he has allotted a sum of Rs.13 crore. For Virudhanagar-Kodaiyur, he has allotted a sum of Rs.25 crore. For Madurai-Rameshwaram, now the allotment is Rs.5 crore, whereas it is Rs.10 crore last year. I agree with Shri Sudarsana Natchiappan that this is a very important project. Our Minister may be also interested in this because in view of the fact the Government is committed to implement the Sethusamudram Canal project, a dream project of Tamil Nadu for more than 100 years, Rameshwaram will become a pivotal centre. So, it will serve both the purposes.

The *Bhakhtas* come from all over India to Rameshwaram and where they congregate there, there is no problem in that. There is a Dargah. Our Abdul Kalam hails from Rameshwaram. Communal harmony is there. There is no problem. But from this point of view, from Madurai to Rameshwaram, more funds should be allotted.

When the hon. Minister of State, Shri Digvijay Singh, visited the area, he was convinced that from Virudhnagar-via-Arappakotai to Manamadurai, which is the tail-end, also should be included for gauge conversion. Then the whole

chain will be covered. Therefore, I would request the hon. Railway Minister to allot more funds for this Madurai-Rameshwaram project.

In this project, some of the innovative features have been introduced. I would appreciate and congratulate him for his keen interest to promote sports in the Railways. Therefore, during this year, eight sports persons from Railways have been honoured with Arjuna Award. It is an all-time record. The sports quota in Group C & D has been increased from 649 to 1200, and the cash award to be given to various awardees of Arjuna, Dronacharya and Rajiv Gandhi Khel Ratna Awards has been doubled. I congratulate him for this.

To commemorate the historic and momentous day, that is, the 16th April 1863, when the first train steamed out of Boribander for Thane, he is introducing 16 inter-city train services to be called as Jan-Shatabadi Express Trains. I commend his efforts. In this regard, I would request the hon. Minister to consider, to introduce a Jan-Shatabadi Express train in our State of Tamil Nadu.

Sir, moreover in the new lines, I have to express my thanks for introducing the following additional express trains between Chennai-Egmore-Trivandrum via Nagarcoil, Nizamuddin-Kanyakumari...(*Interruptions*)

22.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : Shri Vaiko, please wait. Now, the time is 10 p.m. There are ten more Members to speak. I would like to take the sense of the House to extend the time of the House by one more hour. Shall we extend the time of the House by one hour?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI DIGVIJAY SINGH): How many more speakers are there?

MR. CHAIRMAN: More than 10 Members are there to speak.

SHRI DIGVIJAY SINGH: Sir, you can give three minutes each to them so that within 30 minutes, all the speeches would be over. After that, the Railway Minister also would reply.

SHRI NITISH KUMAR: Mr. Chairman, Sir, I will take half an hour for reply.

MR. CHAIRMAN: We shall try to conclude it early. Shall we extend the time of the House by one more hour?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: So, the time of the House is extended by one hour.

Now, Shri Vaiko, you can continue your speech.

SHRI VAIKO : Mr. Chairman, Sir, realising the constraint of time, I also run like Shatabdi Express. The hon. Minister has introduced a new train from Nizamuddin to Kanyakumari *via* Villupuram. I thank the hon. Railway Minister for introducing these two trains.

Sir, he has introduced a novel idea to cater to the needs of the travelling public, that is, Rail Neer. So, he is going to set up a plant for manufacture of packaged drinking water under the brand name 'Rail Neer'. I am so glad about it. Some Member has said that this word 'Neer' is a root word from Sanskrit. Actually, it is a root word from Tamil. This word was used in Tamil 4,000 years ago.

Sir, in Tamil Nadu, when you took the reins of the Railway Ministry, we were so happy. Sir, you were so magnanimous. At the same time, because of paucity of funds, the expected funds have not been allotted in some areas.

Anyhow, as I told you earlier, the factor as to how much metre gauge lines are pending should be taken into consideration in your formulae from next year. When you give the priority, kindly see that the important projects are completed within the shortest possible time.

Sir, once again I commend his efforts. I thank the hon. Railway Minister for the best efforts he is trying to provide for Tamil Nadu.

SHRI AJIT KUMAR PANJA (CALCUTTA, NORTH EAST): Mr. Chairman, Sir, as has already been mentioned by the hon. Members, this is the 150th year of the Railways. Along with that, we are in the opening year of the Tenth Five Year Plan.

The hon. Minister has declared 2002-2003 as the 'Passenger Amenities Year' − it is very much welcome − to

commemorate, I understand Mr. Chairman, stronger and more satisfying future built on past lessons of achievements and deficiencies.

While the Railway Budget 2002-03 has rightly given a major thrust on expansion and safety, some questions arose. We would like to know whether the 'missed priorities' have been taken care of. I have found six 'missed priorities', areas of concern. I am sure the hon. Railway Minister will take care of them. They are -low productivity; non-optimal capacity utilisation of assets; gradually declining share in the goods and passenger traffic in competition with the road transport; inadequacy of cost control as a strategic function; needs for structural changes; and need for perceiving Railways as a full-fledged commercial enterprise.

Rationalisation of freight structure is a welcome direction. Simultaneously, passenger amenities need to be upgraded. To my mind, to achieve this objective, two things are to be taken into consideration. Firstly, the passenger must 'feel good' about travelling by train and secondly he must have comforting 'sense of arrival' by experiencing a 'fundamental integrity', in safety, reliability and comfort.

Regarding convenience to comfort, Mr. Minister, the sense of direction needs to be changed. You have given emphasis on convenience. It is welcome. But I feel that in this year, you will give a sense of changing direction from convenience to comfort. Towards this end, specially declared passenger amenities this year are very much welcome but there is a provision of only Rs.200 crore. The Budget estimates for 2001-02 was Rs.190 crore. It sounds very paltry. I am sure you will give a thought to it. To give effect to your vision and imagination for increasing the passenger amenities, Rs.200 crore will be too little for this vast country.

Resource mobilization is a major factor. The Annual Plan, 2002-03 has been fixed with a total outlay of Rs.12,330 crore. Out of this, capital from general exchequer is only Rs.3,540 crore. The balance resources have to be generated internally or through market borrowings. The Railways have estimated their net traffic receipts as Rs.2,410 crore. The targeted total receipt is Rs.41,338 crore. The project working expense is Rs.39,128 crore. Therefore, there is a need for accelerated resource mobilization internally. Market borrowings will involve cost of capital. Optimum exploitation of all the assets and resources including 6853 Railway Stations should be taken up as a major task during 2002-03.

My appeal to the hon. Minister is, kindly form an expert group to go into this major point to identify sources, to find out resources and to draw up an actual action plan.

I am sure the Minister is aware of the ratio of goods carried by both road and rails. In the year during Independence, 11.89 per cent was to travel by road and 89 per cent goods were to be carried by railways. Now, the ratio has become 60:40, that is, 60 per cent is transported through road and 40 per cent is through the railways. This needs a total change....(*Interruptions*) The Minister will take into consideration that in future there will be a steep competition for the Railways in view of the "golden Quadrangle" for connecting four metropolitan cities by roads. Road improvements are welcome but this will be a competitor to Railways in improving its earnings. Along with that, roads connecting Jammu and Kashmir to Kanyakumari and Guwahati to Somnath as 'express ways' are also being constructed. On completion of these roads, which are also necessary for the country, Railways appear to have not given much thought for increasing their infrastructure rationally.

Rakesh Mohan Committee was formed by the hon. Prime Minister. It is well known that Shri Rakesh Mohan is one of the best economic experts in our country. Mr. Minister, the main recommendations are to be given effect to.

You have started with the increase of fare. Regarding commercialisation of the railway system, non-core activities of the railways should be given to private sector and core activities should be kept with the Railways with more emphasis on safety and better performance. Through an independent Central Corporation which will recommend the increase for the railway freight and goods and also fare for the tickets on the basis of proper commercialisation, this has to be done. So far this has been done successfully in Electricity and Telecommunications and are giving good results. My appeal to the Minister is that please do not brush aside the Rakesh Mohan Committee Report as done by your predecessor without knowing the ABCD of railway economics.

When expert committees are formed, a lot of public expenditure is incurred. So, the recommendations are to be accepted by the Government wherever found reasonable.

So far as West Bengal is concerned, we thank you for providing something new. I do not want to take the time of the House by repeating some of the points that have already been made. However, Thirteen projects have been given only Rs.1 crore each. With Bonga on- Petropol, I had some connection as Minister of State in the Ministry of External Affairs. A double line is a must to start business with Bangladesh in a proper manner. Thirteen important projects have been given Rs.1 crore each and four other projects (including the said Bongaon − petropol) have been given Rs.1 lakh each, at random, without considering the public utility aspect. It looks like proper application of mind has not taken place. I have given 23 items. I am sure, the hon. Minister would consider them. If the hon.

Chairman permits, I would lay the details on the Table of the House.

There is a lot of confusion in West Bengal on at least six to eight projects. For the Amta new line the allocation last year was Rs.30 crore but now it has become Rs.5 crore. The Digha-Tamluk line got Rs.40 crore last year but now it gets only Rs.20 crore. For the Panskura-Haldea double line Rs.10 crore were allocated last year but only Rs.1 crore has been allocated this year. In respect of the Lakhimpur-Namkhana from Rs.15 crore last year, the allocation has come down to Rs.3 crore this year. Last year, Rs.20 crore were allocated for the Sonarpur-Canning line but it has now been allocated only Rs.1 crore. For the Eklakhi-Balurghat new line only Rs.20 crore has been allocated this year against Rs.50 crore last year. For the Bandel-Jirat double line, only Rs.1 crore has been allocated this year while Rs.7 crore were allocated last year. In the case of Calcutta Metro Rail, one of the prime projects of success of the Railways, the allocation of Rs.90 crore last year has become Rs.35 crore this year. I could not find the reasons in the Budget papers for these reductions in allocations. If there are good reasons for such reductions, we can explain them to the people. I hope, the hon. Minister would explain in his reply why this reduction has taken place. I would also like to know whether the money allocated in the last year's Budget has been spent and if not who was responsible for not spending the money. This has been done, it appears, with non-application of mind. I am sure, the hon. Minister, with the help of expert Members on the Board, would kindly apply his mind.

The hon. Minister has been applauded for giving a very good Budget but I am afraid he has done so at the expense of his own State. I can give you some startling figures. The State of Bihar has an area of 84,163 square kilometres and a population of 8,28,78,763 but the railway route is only 3,442 kilometres. Compared with other States it looks that Bihar has not been looked after. I am sure, the Mother State of the hon. Minister should be looked after and he should not feel shy. The Railway lines are the arteries and veins of our vast country and if there is a clogging in one part of the veins, there would be various types of ailments for the Railways.

Assam has not been properly dealt with. In respect of Orissa, the figures are very startling. It has 1,56,000 square kilometres of area and four crores of population but is has got only 2,390 kilometres of Railway routes. In the case of Tripura, it is only 45 kilometres and for Mizoram it is only two kilometres. I would really request the hon. Minister to look into the needs of West Bengal. The eastern part has not been looked after properly. West Bengal, Bihar, Assam, the North-Eastern region, eastern part of UP and Orissa need to be taken care of. Immediate completion of the double line from Khurda to Puri is essential, Puri being an international centre for tourists since the famous temple of Lord Jagannath and the Sun Temple at Konark have heritage value.

I support this Railway Budget fully. I do not agree with the statement made by Shri Sudip Bandyopadhyay that the Railway Minister has 'befooled' the House. I seriously object to it. I make it clear through you to all that this is not the view of the Trinamool Congress. So far as the Trinamool Congress is concerned, ...(*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (CALCUTTA NORTH WEST): He is not representing the Trinamool Congress. He has been suspended from the Trinamool Congress. How can he be allowed to speak on behalf of the Trinamool Congress? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can place the paper on the Table.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Which party is he representing, Sir? He is a suspended Member from the party.

MR. CHAIRMAN : Inside the House, he is a Member of Parliament.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He is not representing the Trinamool Congress. That is what I want to tell.

MR. CHAIRMAN: He is not representing any party.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Is he talking as an independent Member?

MR. CHAIRMAN: Yes, he is talking as a Member of Parliament.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Very well, Sir.

SHRI AJIT KUMAR PANJA : Let that be on record, Sir. Let him (Sh. Sudip Bandyopadhyay) not send a three-line Whip to me to support the POTO and then Mamta and Sudip absented themselves on 12^{th} and 13^{th} December....(*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : A suspended Member has always to abide by the Whip of the party. That is a different question. But who will speak on behalf of the party, for that the party will send the name to the Chair and the Chair will accept that....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Okay. Shri Panja, you lay your speech on the Table.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Sir, the party has not given his name. Kumari Mamata Banerjee has written a letter to the Speaker. Her letter is there. So, naturally, that letter has not been obeyed properly. That letter has categorically mentioned who will be the speaker on behalf of our party. If anybody is talking, he is talking on his own.

MR. CHAIRMAN: I called him by name.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Calling by name is your discretion, Sir.

MR. CHAIRMAN: I have not called him on behalf of any party.

SHRI AJIT KUMAR PANJA : You have called me and that is why I am speaking. I am not speaking at the mercy of Kumari Mamata Banerjee or Shri Sudip Bandyopadhyay.

MR. CHAIRMAN: You place the paper on the Table.

SHRI AJIT KUMAR PANJA : Sir, again, I oppose another whimsical statement...(*Interruptions*) He starts with opposing the Budget and ends with fully supporting the Budget. This is the whimsical method of Kumari Mamata Banerjee.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : A suspended Member, pending investigation, reported to the Parliament office, has no authority to mention our party's name in this Budget.

SHRI AJIT KUMAR PANJA : I repeat the name of Trinamool Congress. It is not the property of Shri Sudip Bandyopadhyay.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : He is a suspended Member, isolated from the party, singularly isolated. Please do not allow him to speak on this....(*Interruptions*)

SHRI AJIT KUMAR PANJA : When the House was attacked, on 13.12.2001 by Terrorists Sudip Bandyopadhyay was absent along with Kumari Mamata Banerjee, and in the evening at Calcutta Mamta Banergee said in Press Conference that she knew that the House would be attacked.

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record other than what pertains to the Railway Budget.

*(Interruptions)**

MR. CHAIRMAN: Nothing personal, nothing political, no party matter be recorded here. Now, Shri Prakash Jaiswal.

*(Interruptions**

SHRI AJIT KUMAR PANJA : Sir, I conclude by saying that I fully support the Budget. I am not behaving whimsically as others are doing. Opposing and supporting which they are doing in Bengal has totally torn asunder the feelings

*Not Recorded.

and aspirations of the people. With these words, I fully support the Railway Budget.

MR. CHAIRMAN: You are protracting the time. Now, please sit down.

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर) : माननीय सभापति जी, बहुत-बहुत धन्यवाद, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका प्रदान किया। माननीय रेल मंत्री जी ने जो बातें कही हैं, उनके लिए हम आलोचना का शिकार मंत्री जी को नहीं बनाएंगे। मैं कहना बहुत कुछ चाहता था, लेकिन नीतीश कुमार जी घूर रहे हैं और मुझे डर लग रहा है कि जो थोड़ी-बहुत सेवाएं कानपुर को प्राप्त हो सकती है, शायद ज्यादा कुछ कह दूंगा तो आप हमें सेवाएं प्रदान नहीं करेंगे।â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : हम जो सेवाएं दे सकते हैं, वे जरूर देंगे।

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : हम आपसे यह उम्मीद करते थे कि आपका यह बजट घिसा-पीटा नहीं होगा।

आपको संसाधनों और पैसों की जरूरत है और बगैर पैसे के काम नहीं चल सकता है। आपकी मजबूरी थी कि आपको कहीं न कहीं से संसाधन जुटाने ही थे लेकिन अगर घिसे-पिटे तरीके से संसाधन जुटाने की कोशिश न की होतीâ€¦ (व्यवधान)

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): The Government is defeated in the Rajya Sabha. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri Sunil Khan, this is not the procedure − standing, talking and walking. I do not approve of it.

...(*Interruptions*)

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : माननीय रेल मंत्री जी ने अगर संसाधन जुटाने के और तरीके ढूंढे होते तो इतनी ज्यादा गुंजायश रेल मंत्रालय में है कि माननीय मंत्री जी को न तो स्लीपर क्लॉस का भाड़ा बढ़ाना पड़ता न ही माल ढुलाई का भाड़ा बढ़ाने की जरुरत पड़ती। साथ ही जितना पैसा रेल मंत्रालय चाहता था उससे कहीं ज्यादा पैसा और संसाधन रेल मंत्रालय को प्राप्त हो सकते थे ।

मैं माननीय सभापति जी के माध्यम से रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता था कि जितना भ्रटाचार आज रेलों में है अगर उस भ्रटाचार पर अंकुश लगाया जाता तो बात ही कुछ और होती। हम यह नहीं कहते हैं कि आप एक साल में भ्रटाचार को समाप्त कर सकते थे या आधा समाप्त कर सकते थे लेकिन अगर आप ऐसे कोई उपाय ढूंढ कर निकालते कि हम इस बार न तो माल भाड़े को और न ही यात्री भाड़े को बढ़ाएंगे और हमको जितने धन और संसाधनों की आवश्यकता है वह हम रेल मंत्रालय और विभाग में गर उसको सारी क्लॉसों में बांट देते तो सारे लोगों को आपसे बहुत ज्यादा राहत मिल सकती थी। लेकिन दुर्भाग्य से ऐसा नहीं हो पाया।

माननीय सभापति जी, समय का अभाव है इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से तीन-चार बातें अपने संसदीय-क्षेत्र के बारे में कहना चाहूंगा। मेरा कहना यह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की एक भी डिमांड पूरी नहीं हुई है,

जबकि वे सारी मांगें जायज हैं और 100 प्रतिशत सही हैं लेकिन आप बिहार के हैं यूपी के नहीं हैं। कोई बंगाल का था, यूपी का नहीं था यह दुर्भाग्य यूपी के साथ जरूर है। मैंने पिछले बजट में भी इस बारे में अनुरोध किया था। मैं रेलवे कनसल्टेटिव कमेटी का भी मैम्बर हूं। कमेटी की मीटिंग में मैंने कहा था कि कानपुर से हर रोज 40-50 हजार आदमी दिल्ली आते हैं और दिल्ली से वापस जाते हैं। हजारों की तादाद में लोग बसों और रेलों से जाते हैं। मैंने माननीय मंत्री से अनुरोध किया था कि इन दोनों महानगरों के बीच में एक अलग से केवल कानपुर और दिल्ली के लिए सुपरफास्ट ट्रेन चला दी जाए जिस में केवल कानपुर के यात्री दिल्ली जा सकें और दिल्ली से कानपुर के यात्री वापस कानपुर आ सकें। इससे कानपुर की जनता के लिए बहुत बड़ी राहत की बात होगी। ममता जी ने भी हमें एश्योर किया था कि वह कुछ इस दिशा में करेंगी लेकिन कुछ नहीं किया। नीतीश जी से भी पिछले साल कहा था लेकिन कुछ नहीं हुआ। आप सर्वे करा लीजिए कि उत्तरी भारत के इन दोनों बड़े शहरों के बीच में वास्तव में इस सुपर फास्ट ट्रेन की जरूरत है या नहीं? आपने जन शताब्दी चलाने की घोाणा की। मेरा आपसे विनम्र अनुरोध है कि वह जन शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली और कानपुर के बीच चला दी जाए। हमारे कानपुर के यात्रियों को उससे बहुत बड़ी राहत मिल सकती है। साढ़े पांच घंटे का सफर दिल्ली और कानपुर के बीच है। वह सुबह जा सकती है, शाम को वापस आ सकती है।

मैं अपनी दूसरी बड़ी डिमांड को तीन बार दोहरा चुका हूं। माननीय रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। मैंने उनसे अनुरोध किया था कि कानपुर के बीच में रेलवे लाइन का एक टुकड़ा ऐसा है दिल्ली और हावड़ा के बीच जो केवल सिंगल लाइन है। दिल्ली और हावड़ा का डबल ट्रैक है लेकिन उसके बीच 10 किलोमीटर का चन्दारी और कानपुर के बीच का टुकड़ा सिंगल ट्रैक है। उसी एक रेलवे लाइन से इतनी सारी सुपर फास्ट गाड़ियां आती-जाती हैं। मैंने आपसे यह अनुरोध किया था कि आप चन्दारी रेलवे स्टेशन से हमारे कानपुर का जो पुराना रेलवे स्टेशन है, â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Shri Jaiswal, there are so many Members who want to speak.

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : माननीय सभापति जी, मैंने सुबह से इंतजार किया है। अगर वह रेल लाइन पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन से गुजर जाए तो आपको नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी और सबसे बड़ा लाभ कानपुर की जनता को यह होगा कि चार फ्लाई ओवर से कानपुर शहर बच जाएगा और रेल मंत्रालय चार फ्लाई ओवर से मुक्त हो जाएगा। वह रेल लाइन कानपुर के बीचों-बीच से गुजरती है। अगर उस रेल लाइन को समाप्त कर देंगे तो इलाहाबाद से आने वाली रेलवे लाइन कानपुर के पुराने रेलवे स्टेशन से दिल्ली की तरफ गुजर जाएगी, कभी किसी फ्लाई ओवर की मांग भी नहीं होगी। वहां जो पुराना रेलवे स्टेशन बना है, उसका नवीनीकरण जरूर करना पड़ेगा। मुझे मालूम हुआ कि रेल मंत्रालय चन्दारी और कानपुर के बीच डबल ट्रैक बिछाने जा रहा है। यह काम बहुत ज्यादा खर्चीला होगा, बहुत बड़ा नुकसान इससे होगा लेकिन रेल मंत्रालय खास तौर पर रेल के अधिकारियों को जो सुविधाजनक लगता है, वे वही काम करते हैं। रेल विभाग की बचत हो, आम जनता की मदद हो सके, उससे उन्हें कोई लेना-देना नहीं है। पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन से होकर रेल लाइन को गुजर जाए और पुराने कानपुर रेल वे स्टेशन को मॉडिफाई कर दें तो आपका यह काम चल सकता है।

मेरी तीसरी मांग यह है किâ€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Mr. Jaiswal, there are so many Members who are to speak.

For all your requirements, you give it to the Minister in writing.

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : अरबों-खरबों की सम्पत्ति अगर रेल मंत्रालय चाहे तो बेच कर वसूल कर सकता है। पिछले बीस सालों से 15-20 हजार रुपए गज की जमीनों के अवैध कब्जे हो रहे हैं।â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Dr. A.D.K. Jayaseelan.

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : वह जमीन बेकार पड़ी हैं। आप न उसे बेचते हैं न उससे पैसा वसूलते हैं। सैकिंड क्लास का भाड़ा बढ़ा कर आम जनता पर बोझ डालते हैं। उस जमीन को बेच कर रेल मंत्रालय को बहुत लाभ हो सकता है। यदि उस काम को कर देंâ€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record, except the speech of Dr. Jayaseelan.

*(Interruptions)**

*Not Recorded.

DR. A.D.K. JAYASEELAN (TIRUCHENDUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to support this Railway Budget. I really congratulate our Railway Minister and his team for the wonderful work that they have done. Without sufficient resources, they have to manage everything and it is a very difficult task. I really commend our Railway Minister and his team.

As the hon. Member of Parliament, Shri Vaiko, said, he has followed some principles and has divided the amount among all the States in India. The MPs and the people of Tamil Nadu are grateful to our Minister and his team. They have allocated considerable amount to us. They have also provided one new train from Delhi to Kanyakumari, which is in my constituency. On behalf of my constituents, I thank our Minister.

I join with Shri Vaiko on the issue of gauge conversion. Tiruchendur-Tirunelveli railway line is a very important one because Tiruchendur is a pilgrimage centre and lakhs of people are coming there. Further, nearby, there is Arumuganeri. The Dharangadhara Chemical Works is producing salt and caustic soda, and there are other small salt industries producing salt. They are actually sending these products to various places in India. By transporting these products, our Railways can earn more than one crore rupees per year. Therefore, I urge upon the Railway Ministry, particularly our Railway Minister, to allocate more funds and complete the Tiruchendur-Tirunelveli Project.

On behalf of the DMK Party and the people of Tamil Nadu, I support this Bill.

MR. CHAIRMAN: Now, I call Prof. I.G. Sanadi.

...(*Interruptions*)

SHRI THAWAR CHAND GEHLOT (SHAJAPUR): Sir, what about the BJP Members?

MR. CHAIRMAN: You are supporting the Minister, you are with the Minister. You can write to him and get the things

done.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Rattan Lal Kataria, if you want to lay your speech on the Table, you can do so.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Brahma Nand Mandal, why do you want to speak when you have already laid your speech on the Table?

...(*Interruptions*)

प्रो. आई.जी.सनदी (धारवाड़ दक्षिण) : सभापति जी, सच्चा वीर वही कहलाता है, उसी को हम सच्चा वीर कहते हैं जो â€¦ (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: I have given the floor to Prof. Sanadi.

प्रो. आई.जी.सनदी : सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरी स्पीच भी 2-3 मिनट में होगी, जो शताब्दी गाड़ी की तरह तेज होगी। इस प्रकार मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मै रेल मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूं कि महाभारत में एक बात कही गयी है कि वही सच्चा वीर है जिसकी प्रशंसा उसके विरोधियों से भी की जाती ैं हो ।

यहां मैं रेल मंत्री जी की प्रशंसा करूं, तारीफ करूं, निन्दा करूं या उन पर कोई टीका-टिप्पणी करूं, मुझे कुछ समझ में नहीं आता है। मंत्री जी, जब लोग आपकी तारीफ करने लगेंगे। मंत्री जी एक-दो मिनट मेरी तरफ भी ध्यान दीजिए। जब लोग आपकी तारीफ करने लगेंगे तो आंखें बंद करके सोचिये कि आपसे कौन सी गलती हो गई है। जब लोग आपकी निन्दा करने लगेंगे तो आंखें बंद करके सोचिये कि आपसे क्या भलाई हो गई है। आप रेलवे की काफी भलाई कर चुके हैं। मैं उसके लिए आपकी तारीफ करना चाहता हूं। भारतीय रेल को सिर्फ लोहे की पटरी मैं नहीं समझता, यह भारत माता के भाग्य की रेखा है, अर्थ रेखा है। जब अर्थ की रेखा सबल-समर्थ होती है तो रेल विभाग का नीतीश जी अनर्थ कभी नहीं हो पायेगा। सेवा के इस क्षेत्र में समर्पण भाव से 150 साल से भी अधिक समर्पित सेवा रेल विभाग ने की है, उसकी मैं यहां सराहना करता हूं। लेकिन जनता का भार आपकी रेल भले ही ढोयें, लेकिन रेल का भार जनता पर थोड़ा कम होने से एक तरह की भलाई होती है। मैं यहां तीन बातें, तीन मिनट में रखना चाहता हूं।â€¦ (व्यवधान) यहां मैं साउथ सैन्ट्रल रेलवे जोन की बात आपसे कहूंगा। आप प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी

जी को हुबली ले आये थे। लेकिन दुर्भाग्यवश वह काम पूरा नहीं हो पाया। उन्होंने कहा कि मुझे इतना ऊंचा मत बनाओं ताकि मुझे किसी से गले मिलने में तकलीफ हो। मैं प्रधान मंत्री जी और आपसे खास विनती करता हूं कि साउथ-वैस्टर्न जोन जो हमारा बनाना है, उसके लिए आप प्रधान मंत्री जी को हुबली ले आइये। उस दिन जो विश्वास आपने दिलाया था, शायद वह काम पूरा हो जायेगा।

सभापति महोदय, रेलवे बोर्ड की मीटिंग दिल्ली छोड़कर कहीं नहीं होती है। लेकिन हुबली में रेलवे बोर्ड की मीटिंग हुई थी। जिस वक्त प्रधान मंत्री श्री देवेगौड़ा जी थे, जोन बन रहा था, लेकिन हाईजैक होकर बंगलौर चला गया। फिर से आपके हाथों से उसको बनाने की शुभकामना हम यहां करते हैं। वहां बनाते वक्त उन्होंने कहा था कि 100 साल से पुराना वर्कशॉप है। पचास करोड़ रुपये का स्पेशल पैकेज देकर उसके मॉडर्नाइजेशन की उन्होंने बात की थी। उसके मॉडर्नाइजेशन की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। कर्नाटक की चुनिन्दा योजनाओं को आप वहां की भागीदारी के साथ बनाने जा रहे हैं। लेकिन फाइनेन्शियल पोजीशन सैन्टर की जैसी है, वैसी ही स्टेट की भी है। वहां पर दो-तिहाई राज्य से और एक-तिहाई रेल से धन देने की बजाय मेरा आपसे आग्रह है कि इतना हो नहीं पाता है और योजनाएं वैसी की वैसी रह जाती हैं। सैकड़ों करोड़ की योजनाओं के लिए वहां पर 10,15, 20 करोड़ का जो आबंटन हुआ है, इससे यह काम कम्पलीट नहीं हो पाता है। इसलिए मेरा आग्रह है कि दो-तिहाई, एक-तिहाई की बजाय 50:50 अगर योजनाएं चालू करेंगे तो मैं समझता हूं कि स्टेट के लिए सहूलियत मिल जायेगी। आपने बगलौर-गांधीधाम-बरास्ता-हुबली रेल शुरू करके बहुत अच्छा काम किया है। क्योंकि मैं हुबली धारवाड़, दक्षिण से आता हूं। हुबली होते हुए हमारी बहुत दिनों से मांग थी, बंगलौर-गांधीधाम बरास्ता हुबली में आपने बनाया। अजमेर-बंगलौर होते हुए बनाया, जनशताब्दी बंगलौर-हुबली बनाया, हुबली-हरिहर हमारी बहुत दिनों से डिमांड थी, जिसकी आपने पूर्ति की है। कर्नाटक के लोगों की तरफ से मैं आपकी प्रशंसा करना चाहता हूं। लेकिन रानी चेनम्मा एक्सप्रैस जो बंगलौर से होते हुए मिरज तक थी, उसे आप कोल्हापुर तक ले गये। खासकर पुराने जमाने से हम पूछ रहे हैं, जो पहले कुर्ला एक्सप्रैस थी, वह कुर्ला की बजाय आजकल चालुक्य एक्सप्रैस कहलाती हैं, वह सप्ताह चार दिन मुंबई से बंगलौर चलती है। वह चालुक्य एक्सप्रैस मुम्बई से हर रोज चलाने की प्रार्थना करूंगा।

दूसरी बात आपने डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर में कम्प्यूटर सैन्टर बनाने की घोाणा की है। हावेरी जहां से मैं आता हूं, वह एक नया जिला केन्द्र है। हावेरी रेलवे स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन करने और कंप्यूटर सैन्टर खोलने की मैं आपसे विनती करता हूं। वहां एक फुटओवर ब्रिज और प्लेटफार्म की भी बहुत जरूरत है। साउथ-सैन्ट्रल रेलवे वालों से आप वहां थोड़ा ध्यान देने के लिए कुछ कहेंगे, कुछ निर्देश देंगे तो मैं समझता हूं कि हमारा काम बन जायेगा मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ और जो समय सभापति जी ने दिया, उसके लिए उन्हें धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

* श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल) :

मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं । आज जिस प्रकार की आर्थिक स्थिति है उसको देखते हुए यह जो बजट रेल मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत किया है वह अपने आप में बहुत अच्छा है, भारतीय रेलवे दुनिया का एक बहुत बड़ा उपक्रम है तथा करीब 13 मिलियन व्यक्ति प्रतिदिन भारतीय रेल से सफर करते हैं, अभी तक माल भाड़े के मद में से जो आय होती थी उससे किराये की आय से जो घाटा होता था उसकी पूर्ति में उपयोग किया जाता था । माननीय रेल मंत्री जी ने क्रास सबसिडी समाप्त करने की ओर एक ठोस कदम उठाया है एक चीज के घाटे की पूर्ति दूसरी चीज के लाभ से करने से कार्य ठीक प्रकार से नहीं चल सकता है और इसी कारण से रेलमंत्री जी ने यात्री किराये में मामूली बढ़ोतरी की है और इससे सरकार को 910 करोड़ रुपयों की अतिरक्त आय प्राप्त होगी । इसी प्रकार माल भाड़े को भी युक्तिसंगत बनाया गया है, भाड़े की दरों को युक्ति संगत बनाने से लगभग 450 करोड़ रुपयों की आय इस र्वा अधिक होगी और इस प्रकार यात्री किराये एवं माल भाड़े से सरकार को लगभग 1360 करोड़ रुपयों की अतिरिक्त आय होगी ।

माननीय रेल मंत्री ने यह भी प्रयास किया है कि भाड़े को युक्तिसंगत बनाने की दृटि से भाड़े की 59 दरों को घटाकर 32 कर दिया है । इस र्वा का जो वार्िक प्लान तैयार किया गया है तथा जिसमें पिछले र्वा 11090 करोड़ का प्रावधान था उसे इस र्वा 12330 करोड़ किया गया है और इस प्रकार इस र्वा के वार्िक प्लान में 1240 करोड़ रुपयों की वृद्धि की गयी है ।

*सभा पटल पर रखा गया ।

यह र्वा भारत में रेल सेवाओं के 150 र्वा पूरे हो जाने का र्वा है और इसी कारण रेलवे ने इस र्वा को यात्री सुविधा र्वा घोाित किया गया है । यात्रियों की सुविधाओं के लिए पिछले र्वाों की तुलना में काफी अधिक राशि का आवंटन किया गया है । जो 200 करोड़ रुपयों का है, तथा यह राशि प्लेटफार्म, प्रसाधन, यात्रीकक्ष निर्माण एवं अन्य जो सुविधाएं हैं वे प्रदान करने के लिए व्यय की जाएगी । रेल मंत्रालय ने यह भी निर्णय लिया है कि प्रत्येक जिला मुख्यालय पर कम्प्युटरीकृत आरक्षण प्रणाली पी.आर.एस. लगाए जाएंगे । 16 नयी शताब्दी रेलें चालू की जाएगीं जो सेकेण्ड क्लास की होंगी तथा इनमें राजधानी एवं शताब्दी ट्रेनों की सुविधाओं जैसी खाना, पानी आदि सुविधाएं ही प्रदान की जाएंगी ।

इसके अलावा 25 नई एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने की भी घोाणा की गई है । 14 जोड़े ट्रेनों की आवाजाही को कम दिनों में होती थी उन्हें भी बढ़ाने की घोाणा की गई है । इसके अतिरिक्त सात नयी पेसेन्जर ट्रेन चलाने की भी घोाणा की गई है ।

लोगों को खान पान की सामग्री शुद्ध एवं अच्छी प्रकार की मिले इसलिए इस र्वा 50 फ्रुड़ प्लाजा स्टेशनों पर खोले जाएंगे साथ ही लोगों को शुद्ध पानी प्राप्त हो इसके लिए रेलवे रेल्वेनीर के नाम से सस्ती और शुद्ध पानी की व्यवस्था करने जा रही है ।

मैं कुछ सुझावों की ओर आपका ध्यान आकर्शित करना चाहता हूं ।

सुपर फास्ट एवं मेल एक्सप्रेस रेलों में बगैर आरक्षण के यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बहुत ही अधिक है तथा साधारण यात्रा के लिए डिब्बे कम रहते हैं इसलिए इन गाड़ियों में साधारण यात्रा के डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाए, कई बार मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों का रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज कम समय का होने से एवं अनारक्षित डिब्बों की संख्या कम होने से लोगों को अनारक्षित डिब्बों में जगह होने के बावजूद

टी सी से न पूछकर नहीं बैठने के कारण भी यात्रियों को काफी अधिक राशि देनी पड़ती है, एवं दंड भी देना पड़ता है । इसलिए ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए की पिछले स्टेशन से गाड़ी छूटने के तुरंत बाद अगले स्टेशन को यह जानकारी दे दी जाए कि अमुख बोगी में कितनी कितनी सीटें रिक्त हैं जिससे उसके अनुसार यात्री उन्हीं डिब्बों में बैठने की कोशिश करेंगे ।

मैं मेरे संसदीय क्षेत्र के स्टेशनों पर कुछ ट्रेनों के स्टॉपेज दिये जाने हेतु ध्यान आकर्शित करना चाहता हूं ।

मेरा संसदीय क्षेत्र बहुत बड़ा है इसके अंतर्गत दो जिले एवं दो रेलवे के मंडल भोपाल एवं नागपुर आते हैं । भोपाल मण्डल के अंतर्गत हरदा जिला आता है और इटारसी से मुम्बई रोड पर इस जिले के तीन प्रमुख रेलवे स्टेशन टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया आते हैं । टिमरनी रेलवे स्टेशन पर झेलम एक्सप्रेस जब पूना से दिल्ली की तरफ आती है उसका स्टॉपेज दिया गया है किन्तु जब यह ट्रेन दिल्ली से पूना की ओर जाने वाली गाड़ी का स्टॉपेज विगत दो वर्ाों से बंद कर दिया गया है । जनता की मांग को देखते हुए झेलम एक्सप्रेस का यह स्टॉपेज पुनः दिया जाए । मेरे संसदीय क्षेत्र के इसी जिले के खिरकिया रेलवे स्टेशन पर बहुत कम ट्रेनों के स्टॉपेज हैं । यहां पर कृाि उपज मंडी है तथा यह ब्लॉक एवं तहसील मुख्यालय है । जनता की आवश्यकता को देखते हुए मेरी मांग है कि खिरकिया रेलवे स्टेशन पर 9045-9046 सूरत-वाराणसी-सूरत एवं 9047-9048 सूरत पटना सूरत ताप्तीगंगा एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए । इसके अतिरिक्त पवन या कामायनी एक्सप्रेस का स्टॉपेज इस रेलवे स्टेशन पर दिया जाए । इसी प्रकार हरदा रेलवे स्टेशन पर पवन एक्सप्रेस का भी स्टॉपेज दिया जाए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र का दूसरा जिला बैतूल है जो नागपुर रेलवे मंडल के अंतर्गत आता है इस जिले का एक मुख्य स्टेशन मुलताई है जो धार्मिक स्थल है एवं ताप्ती उद्गम स्थल है । साथ ही यह जिले का तहसील मुख्यालय भी है । इस रेलवे स्टेशन पर छिंद वाड़ा जिले एवं महाराट्र प्रान्त के अमरावती जिले के काफी ग्रामों की जनता आश्रित है । इस रेलवे स्टेशन पर काफी दिनों से जयन्ती जनता एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग जनता द्वारा की जा रही है । अतः यहां पर जयन्ती जनता एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए । इसी के साथ ही यहां पर लखनऊ चेन्नई-जयपुर चेन्नई एवं तिरूपति वाराणसी एक्सप्रेस का भी स्टॉपेज दिया जाए । जनसंख्या करीब एक लाख से ऊपर है और इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर गोरखपुर, कोचीन एवं अन्य दिनों में इसी समय पर अन्य नामों से चलने वाली ट्रेन वाराणसी कोचीन, गोरखपुर सिकन्दराबाद, त्रिवेन्द्रम इन्दौर का स्टॉपेज दिया जाए । जिससे लोगों को काफी सुविधा प्राप्त होगी तथा रेलवे की आय में भी बढ़ोतरी होगी । इसी के साथ भोपाल बिलासपुर महानदी एक्सप्रेस का भी स्टॉपेज दिया जाए ।

जैसी सरकार ने इस बजट में घोाणा की है कि हर जिला मुख्यालय पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की सुविधा दी जाएगी । इसके अंतर्गत शीघ्र ही हरदा जिले में हरदा जिला मुख्यालय पर यह सुविधा प्रदान की जाए । साथ ही नागपुर रेलवे मंडल के घोडाडोंगरी रेलवे स्टेशन पर जो बैतूल जिले का प्रमुख स्टेशन है यहां से काफी अधिक यात्री सफर करते हैं तथा उन्हें आरक्षण के लिए इटारसी एवं बैतूल रेलवे स्टेशन पर आश्रित रहना पड़ता है । यहां पर भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली लागू की जाए जिससे लोगों को सुविधा प्राप्त होगी एवं साथ ही रेलवे की आय में काफी बढ़ोतरी होगी ।

मुझे आशा है इस पर विचार कर हाल्ट प्रदान किये जाएंगे,

पुनः मैं एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं और मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि रेलवे भविय में विकास की ओर एवं यात्रियों की और सुविधाएं प्रदान करने की ओर अग्रसर होगा ।

0

*** श्री दलपत सिंह परस्ते (शहडोल) : महोदय, संसदीय क्षेत्र शहडोल 11 में रेल सुविधाओं के विस्तार बाबत ।**

शहडोल संसदीय क्षेत्र क्र0 11 के अंतर्गत रेल विभाग की बिंदुवार समस्याएं निम्नांकित हैं । शहडोल संसदीय क्षेत्र में कोयला परिवहन द्वारा एवं ओरियंट पेपर मिल, सोडा फैक्ट्री, विद्युत थर्मल पावर चचाई एवं भगहार, पन बिजली परियोजना वाणसागर तथा अनेक खनिज एवं वन सम्पदा का परिवर्तन कार्य रेलवे के माध्यम से होता है, जिससे भारत सरकार एवं राज्य सरकार को आय प्राप्त होती है । किंतु, शहडोल संसदीय क्षेत्र के गरीब आदिवासी व जनमानस को रेल सुविधाओं से वंचित रहना पड़ता है, जो इस प्रकार हैः—

1. दुर्ग से भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस, जो सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे नियमित किया जाए क्योंकि शहडोल से प्रदेश की राजधानी भोपाल के लिए कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है ।
2. शटल पैसेंजर जो चिरमिरी से दमोह के बीच चलती है, उसे दमोह के लिए तीन दिन तथा रीवा के लिए चार दिवस चलाया जाए क्योंकि संभागीय मुख्यालय रीवा में होने से कोयला क्षेत्र एवं अन्य औद्योगिक संगठनों के कामगारों को आवागमन की सुविधा होगी । साथ ही बिहार एवं उत्तर प्रदेश के कामगारों को आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी ।
3. बिलासपुर से भोपाल चलने वाली पैसेंजर के समय में इस तरह से परिवर्तन किया जाए, जिससे रेवान्चल एक्सप्रेस का कटनी जं0 में सम्पर्क हो सके क्योंकि दोनों गाड़ियों के कटनी पहुंचने के समय में सिर्फ आधा घंटे का अंतर है ।
4. बाम्बे-हावड़ा एक्सप्रेस को वाया कटनी बिलासपुर मार्ग पर सप्ताह में दो दिवस चलाया जाए ।
5. कटनी से बिलासपुर मार्ग पर अनूपपुर से खोडरी खोन्सरा तक सिंगल लाइन के स्थान पर डबल लाइन किया जाए । अमरकंटक एक्सप्रेस का स्टॉपेज शहडोल जिले के बुढार तथा उमरिया जिले के वरसिंहपुर में दिया जाए ।
6. अमरकंटक एक्सप्रेस का स्टॉपेज शहडोल जिले के बुढार तथा उमरिया जिले के वरसिंहपुर में दिया जाए ।
7. सम्बलपुर-निजामुद्दीन हीराकुंड एक्सप्रेस को उमरिया जिला मुख्यालय में स्टॉपेज दिया जाए ।

। सभा पटल पर रखा ।

8. पुरी से निजामुद्दीन उत्कल एक्सप्रेस को शहडोल जिले के जैतहरी में स्टॉपेज दिया जाए ।
9. दुर्ग-बनारस एक्सप्रेस, सारनाथ को उमरिया जिले के चढिया में स्टॉपेज दिया जाए ।
10. इन्दौर-बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस एवं बिलासपुर भोपाल पैसेंजर को घुनघुटी में अप-डाउन दोनों को स्टॉपेज दिया जाए ।
11. शक्तिपुंज एक्सप्रेस को विजयसोता में स्टॉपेज दिया जाए ।
12. शहडोल जिले के जैतहरी, बिजुरी, कोतमा एवं अनूपपुर स्टेशनों में लौट पारपथ की सुविधा प्रदान की जाए क्योंकि उक्त सभी स्टेशन कोयला खानों के बीच एवं आबादी क्षेत्र में स्थित हैं ।
13. जिला शहडोल एवं उमरिया के बड़े नगरों के स्टेशनों में सौंदर्यकरण एवं मूलभूत सुविधाएं जैसे प्लेटफार्म में शेड, पानी की समस्या, वेटिंग हॉल, विद्युत सज्जा एवं जिन एक्सप्रेस गाड़ियों में आरक्षण सुविधा नहीं, उनमें आरक्षण सुविधा प्रदान की जाए ।

1

* श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ) :

महोदय, आपके माध्यम से मैं देश के रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूं कि इन्होंने 2002-2003 यात्री सुविधा वा के रूप में घोाति किया तथा रेल सुविधाओं में काफी वृद्धि करने का प्रयास किया । इस बजट में यात्रियों की सुविधाओं का भरपूर ख्याल रखा गया है । इस साल 16 नई जन शताब्दी रेलगाड़ियां शुरू की गयी तथा 25 नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां व 7 नई पेसेन्जर गाड़ियां शुरू की गई हैं । मुझे खुशी इस बात की है कि राजस्थान को भी 5 नई गाड़ियों की सौगात दी गई व उदयपुर, चित्तौड़गढ़ अजमेर में 30 करोड़ तथा नीमच, रतलाम अमान परिवर्तन में 25 करोड़ रुपए का बजट दिया गया । रामगंज मंडी-भोपाल रेल लाइन का भी ध्यान रखा गया ।

मैं अपनी तरफ से रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने कोटा से निजामुद्दीन (नई दिल्ली) जन शताब्दी एक्सप्रेस तथा मऊ चित्तौड़गढ़ एक्सप्रेस रेलगाड़ी का शुभारम्भ करने की घोाणा की है ।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को अपने लोक सभा क्षेत्र की निम्न समस्याओं से अवगत कराना चाहता हूं:--

1. कोटा-निजामुद्दीन जन शताब्दी एक्सप्रेस को नीमच अथवा चित्तौड़गढ़ तक बढ़ाया जाए ताकि ब्रोडगेज पर जिला चित्तौड़गढ़ व जिला नीमच आने-जाने वाले यात्रियों को दिल्ली जल्दी पहुंचने में सुविधा मिल सके और साथ ही नीमच से दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ी वाया नीमाहेड़ा, चित्तौड़गढ़, माउलगढ़, कोटा, सवाई माधोपुर चलाने की कृपा करें ।

2. कोटा-चित्तौड़गढ़-नीमच गाड़ी ब्रोडगेज मार्ग पर एक ट्रेन चलाई जाए ।

3. बड़ी सादड़ी से नीमच वाया छोटी सादड़ी रेलवे लाइन का सर्वे कराकर नई रेलवे लाइन की स्वीकृति प्रदान कराएं ।

। सभा पटल पर रखा गया।

4. कोटा-जयपुर एक सीधी ट्रेन चलायी जाए ।

5. आगरा फोर्ट रेल में दो कोच देहरादून की लगायी जाए ताकि लोगों को हरिद्वार आने-जाने में सुविधा मिल सके ।

6. **चित्तौड़गढ़ से अजमेर चलने वाली गाड़ियों का ठहराव गंगरार कराया जाए ।**

7. डूंगरपुर-निम्बाहेड़ा, डूंगरपुर से रतलाम नई रेल लाइन की स्वीकृति दी जाए ।

8. नीमच से प्रतापगढ़, बांसवाड़ा, लुनावाड़ा मुम्बई तक नई रेल लाइन बिछाई जाए ताकि आदिवासी बहुल क्षेत्र को फायदा मिल सके ।

9. रामगंज मण्डी मोडक रेलवे स्टेशन से कई ट्रेनें गुजरती हैं । समय-समय पर यहां पर रूकवाने के लिए मैंने आपसे कई बार निवेदन किया । आशा है कि इस बारे में यहां से गुजरने वाली रेलों का ठहराव करवायेंगे ।

10. चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर भी चेतक व मीनाक्षी यात्री गाड़ी का ठहराव कराएं ।

11. केन्द्र सरकार द्वारा भगवान महावीर स्वामी के 2600वें जन्म कल्याण र्वा के रूप में पूरे देश में मनाया जा रहा है । मेरा आपसे आग्रह है कि भगवान के 2600वें जन्म कल्याण की स्मृति स्वरूप देश की किसी प्रमुख यात्री गाड़ी का नामकरण ''भगवान महावीर-अहिंसा एक्सप्रेस'' के नाम से करने का कट कराएं ।

12. यह कि चित्तौड़गढ़ जिला पूरे विश्व में महाराणा प्रताप के शौर्य एवं गाथाओं से प्रसिद्ध है । कृपया इस ऐतिहासिकता की स्मृति स्वरूप देश की प्रमुख यात्री गाड़ी का नाम ''महाराणा प्रताप एक्सप्रेस'' के नाम से करने का कट कराएं ।

13. मेवाड़ के प्रसिद्ध तीर्थ स्थल श्री सांवलियाजी मंदिर की एक अपनी ऐतिहासिक पृठभूमि है । यहां देश के विभिन्न क्षेत्रों से हजारों दर्शनार्थी प्रतिदिन आते जाते हैं । यह तीर्थ स्थल मेवाड़-मालवा अंचल का ख्यातिनाम स्थान है । अतः देश की किसी प्रमुख रेलगाड़ी का नाम ''श्री सांवलिया एक्सप्रेस'' करने का कट कराएं ।

14. निम्बाहेड़ा रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण का कार्य शीघ्र प्रारंभ करवाया जाए ।

15. चेतक एक्सप्रेस का कपासन में आपके प्रयासों से ठहराव हुआ है, उसमें आरक्षण की व्यवस्था अतिशीघ्र करवाने का कट किया जाए ।

16. नीमच से लखनऊ या गोरखपुर तक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलायी जाए ।

17. उदयपुर से चित्तौड़गढ़, भीलवाड़ा अजमेर होकर जयपुर मीटरगेज पर दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ी लगायी जाए ।

इस बजट का समर्थन करते हुए आशा करता हूं कि पूर्व की भांति आप मेरे लोक सभा क्षेत्र की जिन समस्याओं को मैंने अवगत कराया है, उनका निवारण करने की कृपा करेंगे ।

आशा है इस निमित्त शीघ्र कार्यवाही करा अनुगृहीत करेंगे ।

2

* श्री रतन लाल कटारिया (अम्बाला) :

महोदय, मैं प्रधानमंत्री श्रीमान अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में बनी एन.डी.ए. सरकार द्वारा श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री, भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत र्वा 2002-2003 रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । यह भारत के लिए वास्तव में बहुत गौरव का विाय है कि भारतीय रेलवे ने आज से डेढ़ सौ र्वा पूर्व केवल मात्र 32 कि.मी. की दूरी तक अपना सफर किया था और आज 62000 रूट कि.मी. से भी अधिक हमारा नेटवर्क हो चुका है । हमने परिवहन ध्रुवपुर र्वा 1950-57 के 73.2 मिलियन टन से बढ़कर आज 489 मिलियन टन कर लिया है । आज मंत्री महोदय ने रेलवे संरक्षा को अत्यधिक महत्व देते हुए देश में विशेा रेलवे संरक्षा निधि के अंतर्गत 17000 करोड़ रु0 का संरक्षा किया गया है । रेल पथ के नवीकरण, अधिक पुलों के निर्माण को, स्टेशन सिगनल रिपेयर के बदलाव को अधिक महत्व दिया है । मुझे पूरी आशा है कि सरकार के इस कदम से रेलवे में दर्दनाक दुर्घटनाओं में कमी आएगी । इसी प्रकार से रेलवे सुरक्षा को सुदृढ़ बनाने के लिए माननीय मंत्री जी ने रेलवे सम्पत्ति को आतंकवादियों, आंदोलनकारियों व चरम पंथियों के निशाने से बचाने के भी कदम उठाए हैं ।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने इस बजट में लंबे समय से लंबित पड़ी परियोजनाओं की ओर भी ध्यान देने का पूरा भरोसा दिलवाया है । आज रेलवे ने विद्युतीकरण का जो बीड़ा उठाया है, उससे देश के आम नागरिकों को सुहूलियत मिलेगी । इसी प्र ाकार से रेलवे की दोहरी लाइन बिछाने, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने से व रेलवे क्रासिंग पर नीचे व ऊपर से बड़े-बड़े

पुल बनाये जाने से भी जनता को राहत मिलेगी । आज रेलवे के कोच के रख-रखाव सिस्टम को सुचारू रूप देने की आवश्यकता है ।

माननीय मंत्री जी मैं चाहूंगा कि आज भारत जिस तरह से विश्व की एक उभरती हुई महाशक्ति बन रहा है, उसी दृटि को मद्देनज़र रखते हुए आज भारतीय रेलवे को भी यूरोप व अन्य विकसित राट्रों की रेल व्यवस्था से प्रतिस्पर्धापूर्वक बनाने की आवश्यकता है । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि आज रेलवे की लाखों हैक्टेयर भूमि बंजर पड़ी है । इस भूमि के उपयोग करने की आज आवश्यकता है । मंत्री जी ने

----

* सभा पटल पर रखा गया।

यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने का जो विश्वास दिलाया है, मुझे पूरी आशा है कि रेलवे अपने टैंडरिंग सिस्टम को चुस्त दुरूस्त करेगा ।

मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे विभाग में कई लाख कर्मचारी कार्यरत हैं । इनमें से बड़ी संख्या में अनुसूचित जाति व जनजाति के हैं । मैं मांग करता हूं कि अनुसूचित जाति व जनजाति के रिक्त पड़े पदों को तुरंत भरा जाए तथा रोस्टर प्रणाली को लागू किया जाए तथा रेलवे के उच्च पदों पर भी दलितों की भागीदारी सुनिश्चित की जाए । माननीय मंत्री जी आप रेलवे में कैटरिंग कारपोरेशन बनाकर मैक्डोनाल्ड की तज पर यात्रियों को खानपान के मामले में उच्च कोटि की सुविधा देना चाहते हैं । मैं अनुरोध करूंगा कि ऐसा करते समय देश के उन छोटे 15000 रेलवे रिफरेस्मेंट कांट्रक्टरों का ध्यान रखा जाना चाहिए ।

माननीय मंत्री जी मैं हरियाणा प्रदेश के अम्बाला आरक्षित लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं । मेरी लोक सभा में रेलवे का डिवीजन स्तर का कार्यालय, जिसे आधुनिक बनाये जाने की आवश्यकता है । मेरी लोक सभा के कालका व जगाधरी रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करके आधुनिक बनाये जाने की अति आवश्यकता है । अम्बाला शहर, अम्बाला कैंट व जगाधरी कपड़े के व्यापार बर्तन उद्योग व साईंस का सामन बनाने के लिए विश्व में प्रसिद्ध हैं । मेरे क्षेत्र में जहां पर देश विदेश से व्यापारी अपने कारोबार करने की दृटि से आते हैं । वहीं पर पूर्वी भारत से बहुत से लोग मजदूरी के लिए आते हैं व अम्बाला छावनी भारत का प्रमुख मिलिट्री सैंटर भी है । मैं मांग करता हूं कि जनता को राहत प्रदान करने के लिए नई गाड़ियां चलायी जाएं । बराड़ा ब्लॉक में रेलवे स्टेशन सुपर फास्ट, गंगानगर, हरिद्वार एक्सप्रेस गाड़ी को रोका जाए । जगाधरी में जनसेवा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए और स्वर्ण शताब्दी दिल्ली-अमृतसर के सभी यात्रियों को अम्बाला में रोका जाए ।

माननीय मंत्री जी मेरे क्षेत्र के लोग वाँों से यमुना नगर से कालका वाया नारायण गढ़ तथा यमुना नगर से पटियाला वाया कुरूक्षेत्र, पहेवा व यमुना नगर से सिखों की आस्था केन्द्र पोंटा साहिब से होती हुई देहरादून तक रेल लाइन बिछाने की मांग निरंतर करते आ रहे हैं । मैं मांग करता हूं कि वाँों से लंबित पड़ी इन नयी रेलवे परियोजनाओं को अविलम्ब पूरा किया जाए व इसके लिए बजट में प्रावधान किया जाए। माननीय मंत्री जी जहां पर राट्रीय स्तर पर अन्य बातों को लेकर यह बहुत अच्छा बजट है, परन्तु आपके इस बजट से हरियाणा की जनता को निराशा हाथ लगी है । मैं आपको स्मरण कराना चाहता हूं कि हरियाणा की जनता ने 10 की 10 लोक सभा सीटें जीतकर अटल जी की झोली में डाली थीं । इसलिए हरियाणा की उपेक्षा न करते हुए हमें हमारा हिस्सा दिया जाए । अंत में मैं इस बजट का समर्थन करता हूं ।

3

* श्री रामनरेश त्रिपाठी (सिवनी) :

महोदय, मैं रेल मंत्री को व्यवस्थित, संतुलित तथा जनहितकारी बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देता हूं । रेल उपयोगकर्ताओं की सुविधा हेतु अनेक नई रेलगाड़ियां चलायी गयी, रेलगाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई गई तथा संरक्षा तथा सुरक्षा को बढ़ाने हेतु अनेक योजनाएं बनायी गयी हैं, जो निश्चित रूप से स्वागत योग्य हैं तथा जन भावनाओं के अनुरूप हैं ।

महोदय, मध्य प्रदेश इस देश का विशालतम किंतु पिछड़ा प्रदेश है, जहां क्षेत्रफल के अनुसार तुलनात्मक दृटि से रेलवे लाइनें काफी कम हैं, जिसके कारण प्रचुर मात्रा में खनिज तथा वन संपदा होते हुए भी औद्योगिक दृटि से पिछड़ा हुआ है । महोदय, मध्य प्रदेश का महाकौशल क्षेत्र आज भी अंग्रेजों की बिछाई छोटी लाइनों से अभिसप्त है, जिसके कारण न तो यहां की नैसर्गिक संपदा का देशहित में दोहन हो पा रहा है और न विकास की असीम संभावनाओं वाला यह क्षेत्र अपना औद्योगिक विकास कर पा रहा है ।

रामटेक (दक्षिण पूर्व रेलवे) से श्रीधाम, मध्य रेलवे, देश की प्रस्तावित महत्वपूर्ण रेल लाइन है । इस नयी ब्राडगेज रेलवे लाइन के लिए फील्ड सर्वेक्षण का प्राक्कलन पूरा हो गया है (सिंगनल एवं दूरसंचार का) तथा यातायात की स्थिति की रिपोर्ट तैयार हो चुकी है । इस नये रेल मार्ग के निर्माण से उत्तर दक्षिण की दूरी लगभग 400 कि.मी. कम होगी तथा आवागमन की सीधा कम दूरी का मार्ग उपलब्ध होगा । समय तथा ऊर्जा

की बचत होगी । सिवनी जैसा आदिवासी बाहुल्य पिछड़ा जिला ब्राडगेज सुविधा से जुड़ जाएगा ।

महोदय, दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत गेज परिवर्तन के लिए मध्य प्रदेश में छिंदवाड़ा-सिवनी-नैनपुर (140 कि.मी.) रेल लाइन का आरंभिक इंजीनियरी सह यातायात सर्वेक्षण स्वीकृत है, इंजीनियरी फील्ड सर्वेक्षण पूरा हो गया है तथा यातायात प्रक्षेपणों का संग्रह किया जा रहा है । आशा है, आप शीघ्र इस गेज परिवर्तन को धनराशि उपलब्ध कराकर इस पिछड़े अंचल का विकास सुनिश्चित करेंगे ।

। सभा पटल पर रखा गया ।

महोदय, पांचवीं पंचवर्षीय योजना में मध्य प्रदेश ने इक्कीस नयी लाइनों के निर्माण की सिफारिश की थी, जिसमें जबलपुर, पाटन, दमोह, टीकमगढ़, ललितपुर नया ब्राडगेज सम्मिलित था । यह रेल मार्ग जबलपुर को सीधा दिल्ली से जोड़ता है तथा दूरी भी लगभग आधी करता है । जबलपुर इस देश के मध्य में स्थित अति महत्वपूर्ण नगर है। यहां सुरक्षा के अनेक महत्वपूर्ण कारखाने स्थित हैं । यह देश का सबसे बड़ा शैक्षणिक केन्द्र है तथा यहां दुनिया की सबसे पवित्र नर्मदा नदी बहती है, जिसके किनारे विश्व प्रसिद्ध मार्बल रोक्स की सुंदर पहाड़ियां हैं । इस ब्राडगेज के निर्माण से जबलपुर सीधा दिल्ली से जुड़ जाएगा, जिसका लाभ अन्य अनेक प्रदेशों को होगा । मंत्री महोदय से अपेक्षा है इस मार्ग के निर्माण पर शीघ्र ध्यान देने की महत्ती कृपा करेंगे ।

महोदय, राट्रीय राजमार्ग 12 पर भिटौनी शहपुरा, जबलपुर जिले में रेल मार्ग पर ओवर ब्रिज की आवश्यकता है । यहां पर पेट्रोलियम का गैस प्लांट स्थित है तथा हमेशा इसकी रैक आती रहती है तथा घंटों यह फाटक बंद रहता है तथा राट्रीय राजमार्ग का आवागमन अवरूद्ध रहता है ।

मान्यवर, कुछ अन्य छोटी बातों की ओर भी आपका ध्यान आकृट कर रहा हूं तथा आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इन्हें जरूर पूर्ण करेंगे ।

मध्य प्रदेश के जिला सिवनी में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण शीघ्र प्रारंभ करने की मांग वार्ों पुरानी है, इसे शीघ्र पूरा करने की अपेक्षा है ।

राजकोट एक्सप्रेस का श्रीधाम स्टेशन पर नरसिंहपुर जिले में स्टॉप होना अतिआवश्यक है । यहां पर शंकराचार्य जी का आश्रम है, जहां बड़ी मात्रा में गुजरात से तीर्थयात्रियों का आना होता है ।

गोंडवाना एक्सप्रेस जबलपुर निजामुद्दीन का मथुरा में स्टॉप होना आवश्यक है तथा इसके निजामुद्दीन से चलने के समय में परिवर्तन करने की आवश्यकता है । यदि इसे यहां से 4.30 पर रवाना किया जाए तो यात्रियों को काफी सुविधा होगी ।

जबलपुर में शहपुराभिटौनी से कटनी लोकल ट्रेन चलाना अति आवश्यक है, जिससे रेल उपयोगकर्त्ताओं को काफी सुविधा होगी । आशा है, मंत्री महोदय इन छोटी जनहित की मांगों को जरूर पूर्ण करेंगे ।

मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देना चाहता हूं ।

4

* श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत)

दिनांक 24.2.02 को माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा जो रेल बजट पेश किया गया है, उसका मैं समर्थन करता हूं और प्रशंसा करता हूँ। इस बजट में गरीब जनता के हितों का ध्यान रखकर, विकासशील बजट पेश किया गया है। आर्थिक संकटों के होते हुए भी अनेक प्रोग्राम बनाये गए हैं। इस बजट में आय के साधन बढ़ाने और खर्च घटाने का भरसक प्रयास किया गया है।

महोदय, रेल की सवारी गरीब जनता की सवारी मानी जाती है और देश की अधिकांश जनता रेल से सफर करती है, इसलिए बढ़ती हुई आबादी के कारण रेल की मांग व आवश्यकता निरन्तर बढ़ रही है।

जहां बजट की प्रशसा हो रही है वहीं पर महोदय, हरियाणा की जनता में नाराजगी व आक्रोश बढ़ रहा है। नीतीश जी के बजट भााण के बाद हरियाणा की जनता में व्यापक प्रतिक्रिया हुई है क्योंकि हरियाणा को वार्ों से लगातार रेलवे की दृटि से पूर्णतया उपेक्षित रखा गया है। हमारी बार-बार मांग करने पर, मंत्री से मिलने के बावजूद और रेल बजट पर प्रतिवा आवाज उठाने पर भी हमें कुछ नहीं मिला है और मंत्री जी यह स्वीकारते भी रहे हैं कि हरियाणा को हम कुछ नहीं दे पाये हैं। इससे ऐसा आभास होता है कि हरियाणा रेलवे के मानचित्र पर है ही नहीं। जबकि लगभग सभी रेलगाडियां हरियाणा की धरती से होकर गुजरती है लेकिन हरियाणा की जनता की समस्याएं ज्यों की त्यों बनी हुई हैं। अधिकतर लम्बी रेलगाडियां या तो हरियाणा में रूकती नहीं या फिर इतनी भीड़ पीछे से आती है कि उन गाड़ियों में चढ़ना बहुत ही कठिन होता है जिसकी वजह से अनेक यात्रियों को रोजाना अपने प्राण देने पड़ते हैं।

महोदय, हरियाण प्रदेश दिल्ली के तीन तरफ लगता है और इसका लगभग 35-40 प्रतिशत हिस्सा (एन.सी.आर.) राट्रीय राजधानी क्षेत्र में पड़ता है। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ व आबादी की दृटि से भी हरियाणा में रेल की अधिक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए। हरियाणा से लगभग 5 लाख यात्री दिल्ली में रोजना आते हैं और जाते हैं जो कि अधिकतर कर्मचारी, व्यापारी, छात्र व मजदूर होते हैं लेकिन जो दुर्दशा इन सम्मानित व्यक्तियों की रेल में होती है, ऐसी तो पशुओं की भी नहीं होती।

महोदय, माननीय मंत्री ने अपने बजट भााण में विशो बल इस बात पर दिया है कि जनता की बढ़ती हुई मांगों को देखते हुए एक ट्रांसपेरेन्ट फारमूला बनाया गया है जिसके द्वारा नये प्रोजेक्ट के लिए फण्ड का अलाटमेंट किया जायेगा ताकि पारदर्शिता हो सके। इसके लिए तीन प्रमुख क्राइटेरिया बनाए गए हैं-

1. एरिया आफ स्टेट 1.5 प्रतिशत

*सभा पटल पर रखा गया।

2. पापुलेशन (जनसंख्या) 1.5 प्रतिशत

3. राज्य में परियोजनाओं को

पूर्ण करने हेतु बकाया राशि 70 प्रतिशत

इस आधार पर मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या हरियाणा को उपरोक्त फारमूले के आधार पर कोई प्रोजेक्ट दिया गया है। क्या कोई नई रेलवे लाइन, नई विद्युतीकरण, लाइन का दोहरीकरण, ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तन, नई रेलगाड़ियां इत्यादि।

इसीलिए मैं कहना चाहूंगा कि हरियाणा के साथ भेदभाव हुआ है और इसकी उपेक्षा हुई है जबकि राजधानी दिल्ली के नजदीक होने के कारण यहां समस्याएं और ज्यादा हैं।

महोदय, जैसे मैंने जिक्र किया है-समस्याएं बहुत ही ज्यादा हैं लेकिन समय अभाव के कारण मैं सभी का उल्लेख नहीं कर सकता। फिर भी में अति आवश्यक समस्याएं जिनको मैं बार-बार उठाता रहता हूँ अवश्य आपको बताना चाहूंगाः-

<u>नई रेलवे लाइनें-</u>

1. जींद से सोनीपत लाइन (सर्वे कार्य हो चुका है बजट में प्रावधान करवाना है)
2. रोहतक-झज्जर-रिवाड़ी
3. झज्जर-बहादुरगढ़
4. रोहतक-हिसार वाया महम, हांसी
5. पानीपत-मेरठ

रोड ओवरब्रिज (आर.ओ.बी.)

1. गन्नौर - (सोनीपत)
2. सोनीपत-गोहाना रोड पर सोनीपत
3. बहादुरगढ़-कानोन्दा रोड पर बहादुरगढ़
4. रोहतक वाईपास पर रोहतक
5. गोहाना-जींद रोड पर गोहाना

<u>लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण</u>

दिल्ली-रोहतक-भटिण्डा को डबल लाइन किया जावे तथा पहले फेज में दिल्ली - रोहतक -जींद का विद्युतीकरण किया जावे और तब तक डीजल की नई गाड़िया (लोकल ट्रेन) लगाई जावें।

<u>रेलगाड़ियों का ठहराव</u>

1. एकता एक्सप्रेस को स्वतंत्र किया जावे और दूसरी गाड़ियों से डि-लिंक किया जावे।
2. मौजूदा बजट में प्रस्तावित गाड़ियों चंडीगढ-नई दिल्ली (जन-शताब्दी) का ठहराव पानीपत, सोनीपत किया जावे।
3. पठानकोट- दिल्ली (जन शताब्दी) का ठहराव जींद, रोहतक व बहादुरगढ़ किया जावे।
4. शाने - पंजाब व पूजा एक्सप्रैस का सोनीपत ठहराव किया जावे।
5. ऊंचाहार एक्सप्रैस गाडी नं0 4517 अप व 4518 डाउन का ठहराव गन्नौर (सोनीपत) किया जावे।
6. जम्मू मेल व झेलम एक तरफ रूकती हैं, इनका दूसरी तरफ ठहराव किया जावे।
7. सभी एक्सप्रैस मेल गाड़ियों का रोहतक-दिल्ली सेक्शन पर बहादुरगढ़ में ठहराव हो तथा आसोदा में ठहराव हो।
8. नई दिल्ली-श्रीनगर एक्सप्रैस का जुलाना (जींद) ठहराव किया जावे।
9. एक्टेंशन आफ 1- डीआर, दिल्ली-रोहतक को जींद तक बढ़ाया जाए या गोहाना तक किया जाये।

<u>नई रेलगाडियां चलाने हेतु</u>

1. एक नई ई0एम0यू0 रेल सोनीपत-दिल्ली चलाई जावे।
2. एक पेसन्जर गाड़ी गोहाना-रोहतक-दिल्ली निजामुद्दीन प्रातः चलाई जावें और शाम को वापस की जावे।

3. जींद-पानीपत सेक्शन पर प्रातः एक गाड़ी जींद से पानीपत और पानीपत से जींद को एक अतिरिक्त नई गाड़ी चलाई जावें।

<u>न्यू हाल्ट</u>

1. लाखन माजरा (रोहतक-जींद सेक्शन) में एक हाल्ट की अति आवश्यकता है। यह जनता की एक बहुत पुरानी मांग है ।
2. ग्राम सय्साढ़ (रोहतक-पानीपत सेक्शन) में एक हाल्ट बनाया जाए जो पहले चालू था जिसे बाद में बन्द कर दिया गया।
3. ग्राम भैंसवान खुर्द (रोहतक-पानीपत सेक्शन) स्टेशन की बिल्डिंग बहुत ही खराब हो चुकी है और एक नई स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण किया जाना है। 6-7 गांव की जनता की मांग पर नया रेलवे स्टेशन ग्राम माहरा-ठसका के बीच बनाया जावे जिसका सर्वे भी हो चुका है।
4. ग्राम रामकली में रामकली मायनर (रोहतक-जींद सेक्शन) पर पुल बनाया जावे। 5-6 गांवों के किसानों की समस्या है। इसके लिए 22,58,184/- रूपये भी रेलवे के प्राक्कलन के मुताबिक रेलवे विभाग में जमा कराये जा चुके हैं लेकिन काम अभी तक शुरू नहीं हुआ।

अतः मैं एक और प्रमुख मांग कि राट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली को सब-अर्बन डिवीजन बनाया जावे जैसे मुम्बई को बनाया गया है, को उठा रहा हूँ । मैंने पिछले बजट सत्र में भी इस मांग को प्रमुखता से उठाया था।

मुझे विश्वास है कि माननीय नीतीश कुमार जी हरियाणा की भावनाओं को समझेंगें और इसका यथाशीध्र समाधान करेंगे।

5

***श्री सईदुज्जमा (मुज्जफरनगर)**; महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र मुज्जफरनगर में एशिया की सबसे बड़ी गुडमंडी है तथा धार्मिक स्थल हरिद्वार के लिए प्रवेश द्वार है। अतः मुज्जफरनगर से मेरठ तक डबल रेलवे ट्रेक कराने की मैं मांग करता हूँ। मेरठ तक डबल ट्रैक की स्वीकृति पहले ही हो चुकी है ।

कृपया हमारी इस मांग को बजट वक्तव्य में शामिल कराने का कट करें ।

***भााण सभा पटल पर रखा गया ।**

6

*श्री शीशराम सिंह रवि (बिजनौर)-

मुझे आपने रेल बजट 2002-2003 पर बोलने का मौका दिया, मैं आपका ह्रदय से आभार व्यक्त करता हूँ। भारतीय रेल पूरे देश का सबसे बड़ा विभाग है। मैं माननीय मंत्री नीतीश कुमार जी का भी ह्रदय से आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने रेल बजट में छोटे व बड़े सभी लोगों को समायोजित करने का कार्य किया है। रेलवे देश की एकता को बनाए रखने में सफल है, रेलवे देश के कोने-कोने को छूता हुआ चल रहा है। माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में रेलवे ने चहुंमुखी विकास किया है माननीय मंत्री जी का ध्यान मैं इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि वे रेलवे कर्मचारियों की संख्या में प्रतिर्वा कटौती कर रहे हैं जिससे बेरोजगारी बढ़ रही है । रेलवे विभाग में खलासियों का पद तो समाप्ति की ओर है, क्योकि इसका स्थान मशीनों ने ले लिया है। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे के बड़े अधिकारियों की नियुक्ति पदोन्नति से न करते हुए नई भर्ती के द्वारा नियुक्ति की जानी चाहिए। मेरे देखने में आया है कि डी.आर.एम. व जी.एम. व रेलवे बोर्ड के सदस्य व चेयरमैंन इन पदों पर पहुंचते-पहुंचते ही सेवा समाप्ति की तरफ पहुंच जाते हैं और उनके कार्य करने की क्षमता भी धीमी हो जाती है। इससे रेल विभाग भी धीमा होने लगा है। इन बड़े पदों पर नियुक्ति की प्रक्रिया आई.ए.एस. व आई.पी.एस की तरह होनी चाहिए और सीधे भर्ती से भरे जाने से कार्य की क्षमता अधिक बढ़ेगी, तथा रेल मंत्रालय अधिक लाभ में जा सकता है। इस बार रेलवे के किराये में जो बढ़ोत्तरी हुई है उससे गरीब जनता के उपर सीधा प्रभाव पड़ा है। किराये में कटौती करने की मांग करता हूँ।

***भााण सभा पटल पर रखा गया ।**

रेलवे भारत सरकार का विभाग है और इसीलिए संसद सदस्यों का रेलवे विभाग से सीधा संबंध होना चाहिए परन्तु रेलवे विभाग के डी.आर.एम. व जी.एम. जब अपने द्वारा या रेल मंत्री के द्वारा रेलवे के नव निर्माण कार्यों का शिलान्यास कराते हैं तो सांसदों को इस ओर विाय में अवगत नहीं कराते हैं । अधिकारियों का वर्चस्व रेलवे विभाग पर है । पूर्व रेल मंत्री बहन ममता बनर्जी जी

मेरे क्षेत्र में बालाबाली गंगा नदी के रेलवे पुल का उद्घाटन करने गई थी, उस समय उन्होंने नजीबाबाद रेलवे स्टेशन पर आरक्षण कम्प्यूट्रीकृत कराने की घोाणा की थी तथा गंगा नदी पर बालाबाली के रेलवे के पुराने पुल को रोङ का पुल जारी करने की भी घोाणा की थी परन्तु दोनों कार्यों में अभी तक कोई भी सफलता नहीं मिली है । उत्तरी रेलवे के जी.एम. व डी.आर.एम. मुरादाबाद ने मेरे क्षेत्र में किसी भी नव-निर्माण कार्यों का उद्घाटन कराने या नवीन कार्यों की जानकारी मुझे देने की आवश्यकता महसूस नहीं की है तथा डी.आर.एम. मुरादाबाद और जी.एम. उत्तर रेलवे मेरे पत्रों का उत्तर भी गलत ही देते हैं ।

महोदय, मैं उत्तर प्रदेश से भारतीय जनता पार्टी का नया अकेला सांसद हूं तथा मेरा जिला बिजनौर दिल्ली से कुल 140 किमी दूर है और बिजनौर जिले के व्यापारियों की थोक मंडी भी दिल्ली में ही पड़ती है । बिजनौर जिले से सैकङों बसें व प्राइवेट टैक्सियां प्रतिदिन आते हैं तथा जब बिजनौर के डाक्टरों से कोई मरीज या रोगी इलाज से ठीक करने में असमर्थ रहता है, तो वे भी दिल्ली को रैफर करते हैं । इससे यह महसूस होता है कि बिजनौर का दिल्ली से सीधा संबंध है परन्तु रेल मंत्रालय ने बिजनौर को अछूता छोड़ रखा है दिल्ली से देहरादून को कई एक्सप्रैस व साधारण रेल गाड़ी वाया मेरठ को जा रही है । मैं पिछले दो वााँ से यह प्रयास कर रहा हूं कि दिल्ली

से देहरादून को जाने के लिए एक्सप्रैस ट्रेनों को दिल्ली से गाजियाबाद, गजरौला, चांदपुर, बिजनौर, नजीराबाद, हरिद्वार, देहरादून चलवाया जाना चाहिए था तथा अभी नई ट्रेन जो अप्रैल से चलने जा रही है उसमें एक जन शताब्दी दिल्ली से देहरादून के लिए चलने वाली है । इस जन शताब्दी का मार्ग दिल्ली से गाजियाबाद, गजरौला, चांदपुर, बिजनौर, नजीवाबाद, हरिद्वारा देहरादून होना चाहिए । मेरे जिले की जनता को आए दिन रेलवे विभाग के खिलाफ टिप्पणियां आती रही हैं और जनता ने बिजनौर से दिल्ली को रेलवे लाइन के जरिए जोङने के लिए बहुत संघा किया है । मंसूरी एक्सप्रैस एक ही ट्रेन रात को दिल्ली से देहरादून वाया बिजनौर जाती है जिसका लाभ बिजनौर की जनता को नहीं मिलता है । पूरे दिन एक भी ट्रेन दिल्ली से बिजनौर के लिए नहीं है । बिजनौर जिले की जनता की मांग है कि बिजनौर से दिल्ली के लिए 5 डिब्बे वाली शटल ट्रेन दिन में (24 घंटे) में दो बार आए व दो बार जाए इससे रेलवे को भी बहुत बड़ा लाभ मिलेगा और बिजनौर की जनता को इसका बहुत लाभ होगा ।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी चाहूंगा कि महाभारत के समय पांडवों की राजधानी का केन्द्र हस्तिनापुर और महाभारत काल के महात्मा विदुर की कुटी गंगा के किनारे दारानगर गंज (बिजनौर) कुमांयू व गढ़वाल को जोङने वाला कालागढ़ जहां विद्युत परियोजना भी है आज तक रेलवे लाइन से वंचित है जबकि रेलवे विभाग ने सभी घार्मिक स्थलों व देश के कोने-कोने को जोङने का काम किया है । एन.डी.ए. सरकार के लिए यह भी एक ऐतिहासिक कार्य होगा कि मेरठ से मवाना हस्तिनापुर विदुर कुटी व कालागढ़ तक रेलवे लाइन का नया सर्वे कराकर रेलवे लाइन बिछवाने का कार्य इसी बजट में कराया जाए । हस्तिनापुर जैन धर्म का भी बहुत बङा तीर्थ स्थल है तथा कालागढ़ में रामगंगा विद्युत परियोजना है तथा उत्तरांचल को जोड़ेगी । मैं माननीय मंत्री

जी से उक्त कार्य को रेलवे बजट में शामिल करने का अनुरोध करता हूं । मुझे पूर्ण आशा है कि बिजनौर की जनता की भावनाओं का सम्मान करते हुए नजीवाबाद रेलवे लाइन पर ओवर ब्रिज बनवाने की भी कृपा करेंगे । मैं 2002-2003 के रेल बजट का संशोधन के साथ समर्थन करता हूं ।

7

*श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर)

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं । रेल मंत्री जी ने बजट में जो प्रावधान किये हैं निश्चय ही आशाजनक तथा उत्साहवर्धक है । अलबत्ता मैं यही कहना चाहता हूं कि-

रेल यातायात विकास के बिना क्षेत्र का विकास नहीं होता । जहां तक रेल का संबंध है, अहमदनगर संसदीय क्षेत्र की उपेक्षा की गयी है । बजट में दाँड-मनमाड लाइन के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के लिए सर्वेक्षण निश्चित समय की घोाणा अपेक्षित थी । इस लाइन पर विश्वप्रसिद्ध शिरडी, शिंगणापुर जैसे पवित्र स्थान तथा सेना का बहुत बङा केन्द्र और मेहराबाद स्थित भारत पेट्रोलियम का बहुत बङा टर्मिनल भी मौजूद है । अगले साल नासिक में कुंभ मेला आरंभ हो रहा है । वहां के श्रद्धालुओं की भीङ भी शिरडी आएगी । शिरडी के लिए प्रतिदिन 500 बसें मुम्बई तथा देश के अन्य भागों से आती है । वहां के इन श्रद्धालुओं के लिए एक नई ट्रेन (सांई एक्सप्रैस) चलाने की कई वााँ से मांग है । ऐसी ट्रेन शुरू की गई तो सङक यातायात भी आसान हो जायेगा और श्रद्धालुओं को तथा तेजी से बढ़ रही जनसंख्या को राहत मिलेगी और रेलवे को भी काफी राजस्व मिलेगा । यह मामला मैंने लोक सभा में नियम 377 के अंतर्गत भी उठाया था ।

श्रीगोन्दा, खङूरी कोपरगांव एरिया के किसान सब्जी, फल उत्पादन में अग्रसर हैं। अगर इनको रेल की सुविधा मिल जाये तो इस उत्पादन को अच्छी कीमत मिल सकती है । इसलिए मुम्बई-मनमाड वाया अहमदनगर एक ट्रेन चलती थी, उसे दोबारा शुरू करने की जरूरत है । दाँड-मनमाड रेल लाइन पर लोनी व्यंकनाथ स्थित एक क्रासिंग पुल निर्माण कार्य संबंधी मामला मैंने लोक सभा में उठाया था । माननीय रेल मंत्री जी ने सूचित किया था कि यह क्रासिंग दिसम्बर, 2000 तक पूरा करने का

***भााण सभा पटल पर रखा गया।**

प्रस्ताव है । लेकिन कार्य अभी तक प्रारम्भ भी नहीं हुआ है । यह मामला 1995 से चल रहा है । अतः मेरी विनती है कि क्रासिंग पुल निर्माण कार्य तत्काल शुरू करने हेतु निर्देश दें ।

अंग्रेजी सल्तनत में 1922 में बेलापुर-नेवासा-शेवगांव-परली मार्ग का सर्वेक्षण करके रेल द्वारा भूसंपादन भी किया गया है, लेकिन स्वतंत्रता के बाद रेल विभाग ने इसे दुर्लक्षित किया है । इसे दोबारा सर्वेक्षण करने की जरूरत है । अहमदनगर-बीड-परली मार्ग का सर्वेक्षण चल रहा है और बीड स्टेशन का कार्य भी प्रगति पर है । इसे पर्याप्त निधि देकर पूरा करने की आवश्यकता है । इस संबंध में रेल अधिकारियों के साथ मेरी चर्चा भी हुई है । मेरे संसदीय क्षेत्र में अनेक स्थानों पर रेलवे क्रासिंग है। उनमें से बहुत से ऐसे भी हैं जहां न तो फाटक है, ना रेल कर्मचारी । इस कारण इस क्रासिंग पर दुर्घटना होती रहती है । उससे जन-धन की हानि होती है । ऐसी जगह रेल कर्मचारियों की नियुक्ति होनी चाहिए । उदाहरण के तौर पर दौंड-मनमाड रेल लाइन पर देहरे गांव के नजदीक हाल ही में हुई एक दुर्घटना में एक व्यक्ति की मृत्यु होने पर वहां का जन-जीवन प्रभावित हो गया और क्षुब्ध ग्रामवासियों ने रास्ता रोको आंदोलन किया । पहले यहां पर रेलवे क्रासिंग था, लेकिन वहां ये लगभग एक किलोमीटर पर उपरि पुल होने के कारण रेल विभाग ने क्रासिंग बंद कर दिया । उल्लेखनीय है कि देहरे गांव रेल पटरी के दोनों तरफ बसा हुआ है । लोगों की मांग के बावजूद भी रेलवे क्रासिंग बंद है जिसके कारण ऐसी दुर्घटनाएं बार-बार हो रही है । अतः सार्वजनिक हित में यहां पर अविलंब रेलवे पटरी के नीचे एक टर्मिनल बनाया जाये ।

अहमदनगर स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने हेतु सुविधा दिलाने के लिए मैंने मध्य रेल प्रबंधक के साथ विचार-विमर्श करके एक योजना बनवाई है । जैसा कि पेयजल, प्लेटफार्म पर बैठने की पर्याप्त व्यवस्था तथा ऊपर की छत, प्लेटफार्म पर तथा स्टेशन के बाहर सुलभ शौचालय द्वारा 10-10 सीटों का शौचालय । इस परियोजना के लिए निजी क्षेत्र से निधि का सृजन भी किया गया है, लेकिन डेढ़ साल के बावजूद रेल विभाग ने न तो उसे अनुमति दी है, न ही रेल के हिस्से की प्रारम्भिक पूंजी दी है । इससे निजी क्षेत्र से धन जुटाने वाले नाराज हो रहे हैं । मेरा आपसे अनुरोध है कि अहमदनगर को आदर्श स्टेश्न के रूप में लाने के लिए पर्याप्त धन देने की व्यवस्था करें। अहमदाबाद-बंगलौर यह गाड़ी सप्ताह में एक बार चलती थी । उसे हफ्ते में तीन बार चलाने की हमारी मांगे आपने स्वीकार की, इसलिए आपको मैं धन्यवाद देता हूं और वर्तमान में मैसूर से हजरत निजामुद्दीन तक स्वर्ण जयंती एक्सप्रैस सप्ताह में एक दिन चलती है । कृपया उसे सप्ताह में तीन दिन चलाने के निर्देश देने की कृपा करें ।

रेलवे के पास अथाह भूमि पड़ी है जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है । इसका वाणिज्यिक दृटि से उपयोग करने के लिए मैंने कई सुझाव दिये हैं, किन्तु अभी तक इस ओर कोई सक्रिय कदम नहीं उठाये गए हैं ।

आशा है आप उक्त सभी बिन्दुओं पर शीघ्र कार्यवाही करेंगे । इसके साथ मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रेति बजट को समर्थन देता हूं ।

8

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : सभापति जी, मैं सबसे पहले उन माननीय सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ जिन्होंने अपने विचार यहां व्यक्त किये या लिखित तौर पर जिन्होंने अपना वक्तव्य सभापटल पर रखा। अपनी बात शुरू करने से पहले मैं शोक प्रकट करना चाहता हूँ गोधरा में जो कुछ भी हुआ उसमें रेलगाड़ी में सवार यात्रियों को दर्दनाक मौत का शिकार होना पड़ा, उनको जलाया गया।

एक माननीय सदस्य ने अपने भााण के क्रम में एक बात कह दी थी कि जब वहां पर आग लगाई जा रही थी तो आर.पी.एफ. के लोगों ने कोई कार्रवाई नहीं की। यह बात बिल्कुल गलत है। गोधरा स्टेशन पर जितने भी आर.पी.एफ. के जवान थे, वे सब उस ओर दौड़ पड़े थे और उन्होंने गोली चलाई जिसके कारण और ज्यादा जो आग लगाई जा सकती थी, उसको उन्होंने रोका और बहुत बहादुरी से उन्होंने काम किया था इसका मैं उल्लेख करना चाहता हूँ। इसलिए यह कहना कि आर.पी.एफ. के जवान भाग खड़े हुए थे, यह उचित नहीं होगा, इसको मैं स्पट करना चाहता हूँ।

एक बात के लिए मैं खुशी प्रकट करना चाहता हूँ कि रेलवे पहली बार रणजी ट्रॉफी में विजयी हुआ है। यूँ तो रेलवे का योगदान खेलों में बहुत बड़ा रहा है लेकिन अब तक क्रिकेट के क्षेत्र में कभी भी वह रणजी ट्राफी का विजेता नहीं हो सका था। पहली बार विजेता हुआ है और शायद हम 150वें साल में प्रवेश कर रहे हैं, उस अवसर पर यह उपलब्धि हासिल हुई है। खेलों के सिलसिले में बहुत कुछ किया जा रहा है जिसका उल्लेख हमने बजट भााण में किया।

महोदय, बजट के संदर्भ में मुझे लगता है कि जो गलतफहमियां हैं, उनको दूर करना चाहता हूँ। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि यात्री भाड़ा बढ़ाया गया और सिर्फ ऑर्डिनेरी क्लास में बढ़ाया गया या स्लीपर क्लास में बढ़ाया गया, ऊंचे दर्जे के लोगों को छोड़ा गया। यह बात गलत है। मैंने अपने बजट भााण में इन प्रस्तावों का उल्लेख किया कि हम रेशनलाइज़ेशन कर रहे हैं और रेशनलाइजेशन करते वक्त हमने यह कहा कि जो मेल एक्सप्रेस का बेस क्लास है ऑर्डिनेरी, उसको अगर हम 100 मानकर चलते हैं तो 1999-2000 में उसके साथ मेल एक्सप्रेस के विभिन्न श्रेणी की एक रिलेटिविटी तय की गई थी, उनके साथ अनुपात तय किया गया था, उनमें कुछ संशोधन हमने किये थे। वह था स्लीपर के लिए 155, उसको हमने 160 कर दिया। ए.सी. चेयरकार के लिए 300 था, उसको बढ़ाकर हमने 350 किया और ए.सी. फर्स्ट क्लास का 1440 था, उसको घटाकर हमने 1400 किया। जो ऑर्डिनेरी क्लास है, जिसका मिनिमम फेयर तीन रुपये था, उसको चार रुपये किया। मेल एक्सप्रेस का मिनिमम फेयर सेकेन्ड क्लास का 15 रूपये था, उसको 16 रुपये किया। बाकी इस काम के चलते जो रिलेटिविटी होती है, उसके चलते प्रत्येक श्रेणी पर भार आया है। सैकेन्ड क्लास ऑर्डिनेरी पर अगर हम एवरेज लें तो 5.79 प्रतिशत आया। अगर सैकेन्ड क्लास मेल एक्सप्रेस लें तो उन पर 5.57 प्रतिशत बोझ आया। ए.सी.चेयरकार पर 18.21 प्रतिशत आया। ए.सी.3टियर पर 3.48 प्रतिशत आया और फर्स्ट क्लास पर 7.63 प्रतिशत आया।

ए.सी. सैकिंड टीयर में 5.39, ए.सी.फर्स्ट क्लास में 4.01 प्रतिशत आया है। इसलिए मैं इस गलतफहमी को दूर कर देना चाहता हूं कि आर्डीनरी क्लास का किराया बढ़ाया गया है और बाकी का नहीं बढाया गया है या छोड़ दिया गया है। मैं बताना चाहता हूं कि यह रैशनलाइज हुआ है। हमने बेस क्लास की रैशनैलिटी में थोड़ा परिवर्तन किया और जो आर्डीनरी क्लास का मिनीमम फेयर था या मेल क्लास का सैकिंड क्लास का जो मिनीमम फेयर था उसमें एक रुपया बढ़ाया। उसकी बढ़ोत्तरी से कुल मिलाकर 910 करोड़ रुपए रेलवे को मिलेंगे। इसके बारे में कहा गया कि शताब्दी और राजधानी का किराया नहीं बढ़ा है। मैं बताना चाहता हूं कि शताब्दी और राजधानी का भाड़ा लगातार इतना बढ़ाया जा चुका है कि अब वह एक तरह से प्रोहिबिटिव हो गया है। इसलिए इस बार उसे नहीं छुआ गया है।

सभापति महोदय, इस बार हमने एक बात यह की है कि शताब्दी और राजधानी में जो इनफेंट्स, पांच साल या इससे कम उम्र के जो बच्चे यात्रा करते थे, जिनका

टिकट नहीं लगता था, जो अपने पेरेंट के साथ यात्रा करते थे, उनको हम भोजन के रूप में कुछ न कुछ मुफ्त में खाना देंगे, आहार के रूप में कुछ देंगे, क्योंकि इससे पहले उनके माता-पिता यानी टिकटधारी को ही भोजन दिया जाता था, लेकिन आप लोगों ने कहा कि यह राजधानी और शताब्दी में मुफ्त भोजन दिया जा रहा है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि ऐसा नहीं है। राजधानी और शताब्दी के किराए में भोजन का चार्ज शामिल है। होता यह था कि मां-बाप यात्रा करते थे, उनको तो खाना मिलता था, लेकिन उनके साथ जो छोटा बच्चा यात्रा कर रहा है, जिसका टिकट नहीं लगता है, उसको कुछ नहीं मिलता था। इसलिए छोटे बच्चों को साथ लेकर चलने वाले माता-पिता को अपने साथ बच्चों के लिए खाना लेकर साथ चलना पड़ता था या फिर उनको कुछ खरीदना पड़ता था। उसकी जगह पर हमने उस बच्चे को खाना देना प्रारंभ कर दिया। इसलिए इसको भाड़े में वृद्धि नहीं कहेंगे। हम उनके भाड़े में कोई वृद्धि नहीं कर रहे हैं। बल्कि उन बच्चों को पहले अपने मा-बाप के खाने में ही खाना शेयर करना पड़ता था, वह अब नहीं करना पड़ेगा। इसके लिए जो हमारा कैटरिंग विभाग है या जिनको शताब्दी और राजधानी में कैटरिंग के ठेके मिले हुए हैं, उनसे बातचीत की वे इसके लिए मान गए या जो हमारा कैटरिंग आई.आर.टी.सी के माध्यम से धीरे-धीरे चलने लगा है, उन्हें तथा कांट्रैक्टरों को कोई ऐतराज नहीं है। ऐसा नहीं है कि यह खाना कोई मुफ्त में मिल रहा है। जैसा मैंने पहले बताया उनके किराए में उस खाने की कीमत मिली हुई है। अन्य गाड़ियों में मां-बाप को अपने लिए तथा बच्चों के लिए, सबके लिए खाना खरीदना पड़ता है। चूंकि यहां इन गाड़ियों में यह उपलब्धता नहीं थी। इसलिए उसको किया गया है। हम रेल से सफर करते हैं। हमने इस कमी को कई बार महसूस किया तथा हमें लोगों से भी यह शिकायत मिली। इसलिए हमने ऐसा किया।

सभापति महोदय, कुछ लोगों को माल भाड़े के बारे में गलतफहमी हुई है जिसके कारण कहा गया कि आपने यह बढ़ा दिया, वह बढ़ा दिया। यहां बात हो रही है कि रेलवे अपने पैरों पर खड़ा हो। रेलवे आज तक तो अपने पैरों पर खड़ा है। हम माल भाड़े में जो कमाई करते हैं, उस कमाई से यात्री भाड़े में जो नुकसान होता है, उसकी भरपाई करते हैं। यही नहीं, माल भाड़े में कुछ ऐसी जिंस होती हैं जिन्हें हम सस्ती कीमत पर ढोते हैं, उसमें भी नुकसान होता है। उन सब की भरपाई हम कुछ हाई रेटेड कमोडिटी से कर रहे हैं। नतीजा क्या हुआ है कि रेल का ट्रैफिक रोड की तरफ शिफ्ट हो रहा है। फिर रेलवे को कहा जाता है कि रेलवे के माल भाड़े का ट्रैफिक रोड की तरफ शिफ्ट न हो, यह भी देखें। एक तरफ कहते हैं कि रेल का माल भाड़ा नहीं बढ़े, दूसरी तरफ कहते हैं कि कुछ चीजों को मुफ्त ढोया जाए, तो यह कैसे चलेगा। एक दिन वह आएगा कि यदि इसी प्रकार से यह लोक लुभावन चीजों का सिलसिला चलता रहा, तो नतीजा यह होगा कि रेल को चलाने के लिए टैक्सपेयर को अपने पैसे देने पड़ेंगे। अभी तो रेल की सारी व्यवस्था रेल यूजर की कास्ट पर चल रही है। हम कई सामानों को सस्ती कीमत पर ढोते हैं। इसलिए हमने उन सबको रैशनलाइज किया है। पैसेंजर भाड़े और माल भाड़े को हमने रैशनलाईज किया है। इसके चलते जो मिनीमम क्लास था उसको 90 पर ला दिया 100 की तुलना में और जो 100 वाली बेस क्लास थी उसको मिनीमम 90 पर रखा है तथा जो मैक्सीमम था उसे 300 पर किया है।

<u>22.49 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)</u>

उपाध्यक्ष महोदय, जो सस्ता सामान ढोया जा रहा है उस पर रेलवे का खर्चा हो रहा है फिर वह चाहे आयरन स्टील हो, पैट्रोलियम प्रौडक्ट हो, सीमेंट हो, कोयला हो या बहुत घाटा सहकर जो नमक ढोया जाता है, वह सामान हो, उस पर भी रेलवे का तो खर्च बराबर ही होता है। इसकी कोई और भरपाई नहीं करता बल्कि रेलवे अंदरूनी तौर पर, अपनी कमाई से उसकी भरपाई करती है। नतीजा यह हो रहा है कि रेलवे का माल रोड की तरफ डायवर्ट हो रहा है। इसलिए इस प्रकार के जो सबसिडी एलीमेंट हैं, उनकी कास्ट घटाएं, क्रास सबसिडी घटाएं। इसको छोड़कर कोई दूसरी व्यवस्था नहीं हो सकती है। इसलिए हमने अपने बजट भााण में भी कहा कि लोगों को सोचना पड़ेगा कि रेलवे का चलते रहना ज्यादा जरूरी है,

बनिस्बत इसके कि रेलवे बोझ तले दब जाये और पता चले कि इसको बोझ से निकालने के लिए बहुत बड़ा कदम उठाना पड़ेगा। आज क्या हुआ ? रेलवे पिछले 8-10 सालों में अपनी कमाई से इतना भी बचा नहीं पा रहा है कि वह अपनी उन चीजों का जिनका नवीनीकरण जरूरी है, वह कर सके। जैसे रेल की पटरियां का न वीनीकरण जरूरी है, डिब्बों का नवीनीकरण जरूरी है, माल डिब्बों का जरूरी है, इंजन और सिंगनल गीयर का नवीनीकरण जरूरी है। कई डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज को बदलकर नया बनाना जरूरी है, इसके लिए डेप्रीसेशन रिजर्व फंड है। उसमें पर्याप्त धन का इंतजाम र्वाों से नहीं हो पा रहा है। उन का एरियर बढ़ता जा रहा है। खन्ना कमेटी ने कहा कि आप एक बार इसको सात साल में वाईपआउट करिये और भारत सरकार से सिफारिश की कि 15 हजार करोड़ रुपये की एक अलग से ग्रांट मिलनी चाहिए। इस बात को हमने उठाया। अंत में प्रधान मंत्री जी के स्तर पर मीटिंग हुई। उस दिन यह तय हुआ कि 17 हजार करोड़ रुपये स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बने। हमारी समझ में बंद्योपाध्याय जी ने कहा कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी से कौन सा काम होगा ? कामों को चिन्हित करके एक ग्रीन बुक हमने बना दी है। जिस दिन हमने एस.आर.एस.एफ. की घोाणा की, उसी दिन हमने इसको बना दिया था। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में जो चीजें शामिल हैं, उनको छोड़कर स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड की एक पाई भी किसी दूसरे काम में नहीं ला सकते। इसमें यात्रियों से लिया हुआ सरचार्ज जमा होगा और भारत सरकार द्वारा अतिरिक्त अनुदान जमा होगा जिसको वह बजटरी सपोर्ट के तौर पर प्लानिंग कमीशन के माध्यम से हमको मिलेगा। लेकिन यह बताना चाहेंगे कि चालू र्वा जिसमें हम बैठे हैं, 1 हजार करोड़ रुपये भारत सरकार ने दिये हैं। 2002-2003 में 1350 करोड़ रुपये के करीब हमें आ रहा है। 860 करोड़ रुपये सरचार्ज से मिलेगा। इसके अलावा 2210 करोड़ रुपया एस.आर.एस.एफ.का, जो आगामी र्वा है, उसका होगा। इस साल 1400 करोड़ रुपया आगे और र्वाों में बढेगा। हमारी कोशिश है कि छः साल के अंदर जितनी भी ओवर ड्यू रिन्यूवल हैं, उनको कर डाला जाये। इसकी नौबत क्यों आई ? खन्ना कमेटी को यह सिफारिश इसलिए करनी पड़ी क्योंकि रेलवे के पास इतनी सेविंग नहीं थी कि वह उसे डेप्रीसेशन रिजर्व फंड में डाल सकें। इसमें पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों का योगदान बहुत बड़ा है। लेकिन इसके साथ-साथ पूरा सब कुछ नहीं हो पाता था। इसलिए अलग से व्यवस्था करनी पड़ी। आगे भी कैपिटल फंड में लगभग न के बराबर जा रहा है, डेवलपमैंट फंड में कम जा रहा है लेकिन कई फंड थे। उसका एक ओपनिंग बैलेंस होता था। फाइनेंस मिनिस्ट्री से बात करके हम इसे ड्रा डाउन करते हैं। आज वह सब विलुप्त होते जा रहे हैं। अंततोगत्वा ऐसी स्थिति आ गयी कि अगर रेलवे अपने संसाधनों का जुगाड़ नहीं करेगी, अतिरिक्त संसाधनों का जुगाड़ नहीं करेगी तो और भी बहुत भयानक स्थिति हो सकती थी। 2001-2002 में आपरेटिंग रेशियो लगभग 98.8 प्रतिशत माना गया था। अब इसका इम्प्रूवमैंट हुआ है। यह रिवाइज्ड ऐस्टीमेट में 96.6 प्रतिशत होगा। जो नये साल का बजट रखा गया है,उसमें आपरेटिंग रेशियो हमारा 94.4 प्रतिशत प्रोजेक्टेड होगा। इसलिए हम सब लोगों को समझना पड़ेगा कि आखिकार रेलवे को अपनी आमदनी बढ़ानी पड़ेगी। माननीय सदस्यों के यहां अपनी परियोजनाएं हैं। विभिन्न राज्यों में अपनी परियोजनाएं हैं। सबकी परियोजनाएं हैं। सबको चिंता है लेकिन इस बार कोई नयी रेलवे लाइन की परियोजना हमने नहीं ली है। गेज कन्वर्शन का प्रोजैक्ट हमने नहीं लिया है। कैबिनेट कमेटी ऑन इकनामिक अफेयर्स ने यह निर्णय लिया कि जब तक अपेक्षित मंजूरी नहीं मिलती तब तक किसी योजना को बजट में शामिल न किया जाये। एक परिपाटी सी बन गई कि परियोजना को रेल बजट में शामिल कर दिया गया लेकिन अपेक्षित मंजूरी नहीं मिली। अपेक्षित मंजूरी मिलने में समय लग रहा है। पुरानी जितनी अपेक्षित मंजूरी नहीं मिलने वाले प्रोजेक्ट्स हैं, हम उसके पीछे पड़े हैं। हर बार कोशिश करते हैं कि अधिक से अधिक प्रोजेक्ट्स को मंजूरी मिल जाये। इस साल नये प्रोजेक्ट को नहीं लिया गया। इस बार क्योंकि अपेक्षित मंजूरी नहीं मिल पा रही है, तो जब अपेक्षित मंजूरियां हम प्राप्त कर लेंगे, कतिपय ऐसे प्रोजैक्ट हैं जिनको शामिल किया जाना चाहिए, आगे शामिल किया जा सकता है लेकिन पहले सी.सी.ई.ए. का निर्णय है, उसके आधार पर पहले मंजूरी लेंगे, तब रेल बजट में डालेंगे। यह नहीं कि रेल बजट में डाल दिया और बाद में हम मंजूरी के लिए बढ़ रहे हैं। इसलिए उस परिपाटी को खत्म किया गया।। यह शिकायत एलोकेशन को लेकर होती थी।

हालांकि रेलवे राज्यों के आधार पर धन का आबंटन नहीं करती लेकिन संसद में हमेशा राज्यों के आधार पर चर्चा होती रही है और शिकायत होती रही है कि फलां जगह ज्यादा दे दिया गया, किसी खास राज्य को नहीं दिया। मैंने बहुत सोचा कि इसका क्या उपाय है। हमने एक ट्रांसपैरेंट फार्मूला बनाया। उस पर भी महीनों वर्क आउट किया तो अंत में पाया कि दो चीजें हैं - बहुत लोग कहते हैं कि हमारा इतना बड़ा क्षेत्रफल है, क्षेत्रफल के हिसाब से एक लाख वर्ग किलोमीटर पर कितनी रेल वे लाइन हैं या एक लाख की आबादी पर कितनी रेलवे लाइन हैं। कई बार यह तर्क दिया जाता था। रेलवे लाइन क्या है? किसी खंड में ही रेलवे लाइन बिछती है तो एरिया का भी मतलब है। रेलगाड़ियों से कौन यात्रा करते हैं? यात्रा करने वाले मनुय होते हैं इसलिए आबादी का भी मतलब है।

हमें परियोजनाओं को पूरा करना है। इसलिए जिन परियोजनाओं की स्वीकृति मिली हुई है, उनको पूरा करने के लिए कितने धन की आवश्यकता है। इन तीनों चीजों

को ध्यान में रखते हुए आबादी का 15 प्रतिशत, आबादी का मतलब किसी राज्य की आबादी पूरे देश की आबादी की कितनी प्रतिशत है। क्षेत्रफल का मतलब क्या है। उस राज्य का क्षेत्रफल पूरे देश के क्षेत्रफल का कितना प्रतिशत है। थ्रो फारवर्ड का मतलब क्या है। पूरे देश में परियोजनाओं को पूरा करने के लिए खासकर नई रेलवे लाइन, गेज कनवर्जन, डबलिंग और रेलवे इलैक्ट्रीफिकेशन - इन चार परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पूरे देश में कितने धन की जरूरत है और उस राज्य में जो परियोजनाएं हैं, उनको पूरा करने के लिए कितने धन की जरूरत है। यह पूरे देश का कितना प्रतिशत हुआ। तीनों को प्रतिशत में निकाला। आबादी को 15 प्रतिशत, क्षेत्रफल को 15 प्रतिशत और चूंकि योजना को पूरा करना है, इसलिए उसे 70 प्रतिशत देकर हमने पूरे हिस्से को बांट दिया। हमारे पास बजटरी सपोर्ट मिलता है। उस बजटरी सपोर्ट का लगभग 70 प्रतिशत हिस्सा इन चार परियोजनाओं में जाता है। हमें सबसे पहले यह डायरैक्टिव है कि नार्थ-ईस्टर्न एरिया के लिए दस प्रतिशत खर्च करना है। उसका दस प्रतिशत हमने निकाल दिया।

झारखंड राज्य के साथ एक समझौता हुआ। दो-तिहाई परियोजनाओं पर धन दे रहे हैं। पांच साल के अंदर पूरा करने के लिए हमने एक-तिहाई दिया, उसे बाहर निकाल लिया। फिर ब्रिजेस में पिछले कार्यकाल में हमने कैबिनेट से यह करवाया था कि जो मेजर ब्रिज हैं यानी जिनमें सौ करोड़ रुपये से अधिक लग सकते हैं, ऐसे पुलों के लिए अगर अलग से धन का इंतजाम नहीं किया जाएगा तो पुल कभी पूरे नहीं होंगे। इसलिए मेजर ब्रिज के लिए बहुत धन की जरूरत होगी। लेकिन उसके लिए हमने यह भी सोचा है कि बाह्य स्रोत से इसकी फंडिंग का इंतजाम कैसे हो सकता है। लेकिन एक बार काम शुरू करने के बाद काम रुक नहीं सकता। इसलिए उनको अलग किया। इतना अलग करने के बाद जो पैसा बचा, उसे इस फार्मूले के आधार पर विभिन्न राज्यों में हमने बांट दिया। इसे आप देख सकते हैं, एक ट्रांसपेरैंट फार्मूला है, इसके चलते किसी राज्य का कुछ घटा होगा, किसी राज्य का कुछ बढ़ा होगा। लेकिन बिल्कुल एक यार्डस्टिक पर हमने इसे किया है। माननीय सदस्यों के सुझाव आए हैं, स्टैंडिंग कमेटी भी इसे देखेगी। अगर यह फार्मूला ठीक नहीं है तो जो पुराना ऐडहाकिज़्म का तौर-तरीका है, वह भी चल सकता है। लेकिन मैंने एक ईमानदार कोशिश की है। अगर संसद का समर्थन मिलेगा तो यह जारी रहेगा और अगर संसद का समर्थन नहीं मिलेगा तो अगले साल से फिर जिस ढंग से होता रहा है, वैसे होता रहेगा। इसलिए हमारी कोशिश है कि इस सबको इसमें दें।â€¦(व्यवधान) हमारी पूरी बात सुन लें, हम आपको समय देंगे।

दो-तीन बातें की गई हैं जैसे किसी ने कहा कि आप रेल नीर की बात कर रहे हैं, शायद जाफर शरीफ साहब ने कहा, या आप बिजली बनाने चले। रेल नीर हम क्यों कर रहे हैं। रेल नीर करने का कारण यह है कि हमारे पास संसद में बाटल्ड वाटर की प्यूरिटी को लेकर एक प्रश्न आया था। हमने सभी रेलवे से आंकड़े इकट्ठे किए और पाया कि जिनको सैर्टीफिकेशन है यानी अब उसमें भी कड़ा नियम लगा हुआ है कि जिनके पास वह लाइसैंस है जो क्वालिटी का सैर्टीफिकेशन है, वही रेलवे में आपूर्ति कर सकता है। इन सब चीजों के बाद भी, मिनरल वाटर हम बोलचाल की भााा में कहते हैं, जो बाटल्ड बंद पानी है, हमने देखा कि हर रेलवे में उसका जो टैस्ट कंडक्ट किया गया, उसमें कितने सब-स्टैन्डर्ड पाए गए। जब हमने सारे रेलवे से कुछ वर्गों के फिगर्स कलैक्ट किए तो पाया कि यह अलार्मिंग है। हम सारे चैक की बजाए आपको दो ही रेलवे का उल्लेख कर दें। हमने देखा 2001-02 में अक्टूबर तक जो टैस्ट किए गए और जितने सब-स्टैन्डर्ड पाए गए, उनका प्रतिशत देख लें।

23.00 hrs.

वह सेंट्रल रेलवे में 4.79 प्रतिशत था, ईस्टर्न रेलवे में 16.39 प्रतिशत था, नार्दर्न रेलवे में 28.81 प्रतिशत था, नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में 18.91 प्रतिशत था, साउथ सेंट्रल रेल वे में 8.16 प्रतिशत था, सदर्न रेलवे में 4.57 प्रतिशत था, साउथ ईस्टर्न रेलवे में 7.41 प्रतिशत था, वैस्टर्न रेलवे में 8.41 प्रतिशत, सीमान्त रेलवे में 0.85 प्रतिशत था। अगर हम एवरेज लेते हैं तो यह 9.35 प्रतिशत होता है। अब यह बोतल बंद पानी में सब स्टेंडर्ड जो पाए गए, टैस्ट कंडक्ट किए गए, तो क्वालिटी की जवाबदेही उनकी है, अब लिखा-पढ़ी तो बहुत होती है। लिख दिया साहब कि इसका सब स्टेंडर्ड है, इसको देखिए। यह हो रहा था तो हमने सोचा कि क्यों न रेलवे अपने ऊपर जवाबदेही ले। एक तो इसमें मुनाफा होगा और दूसरे क्वालिटी के बारे में पक्की गारंटी देनी पड़ेगी। इसलिए आई.आर.सी.टी.सी. जो हमारा रेलवे का एक कार्पोरेशन है, रेलवे इस पर एक पाई खर्च नहीं करेगी। यह जो हमारा कार्पोरेशन है, कैटरिंग एंड ट्यूरिजम डवलपमेंट कार्पोरेशन, उसके पास इस पूरे काम से जो मुनाफा आएगा, उनके पास जो धन होगा, वह इसमें लगेगा। यह रेल नीर के नाम से पानी होगा और रेलवे में उसी पानी की आपूर्ति होगी।

मैं अपने अनुभव का उल्लेख करके आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। लोग सक्सेस स्टोरीज का उदाहरण देते हैं। निजीकरण हो गया, बहुत सारी बातें हो गईं। जापान में हमें एक बार जाने का मौका मिला था। उस समय मैं कृि मंत्री था। मैं वहां रेल में जा रहा था तो वहां हमने देखा कि हमें जो पानी मिला, वह रेल का पानी था। हमने वहां जानकारी प्राप्त की, तो कहा गया कि यह बहुत लोकप्रिय पानी है और हमें इसमें बहुत मुनाफा होता है। अगर मुनाफा होता है और क्वालिटी भी ठीक है, तो आखिर हमको कहीं न कहीं से नॉन ट्रेडीशनल सोर्सेज आफ अर्निंग तो तलाशना पड़ेगा, क्योंकि एक सीमा के आगे हम यात्री भाड़ा नहीं बढ़ा सकते। उसमें सब्सिडी का कम्पोनेंट तो रहेगा, उसको बिल्कुल समाप्त कभी नहीं किया जा सकता। यह देश की एक जवाबदेही है, एक सोशल रिस्पोंसिबिलिटी है, तो फिर आखिर हमको कहीं न कहीं से तो पैसा कमाना पड़ेगा।

अब दूसरी बात बिजली पर आएं। अब मैं क्या बताऊं, रेलवे का विद्युतीकरण होता है, तो बिजली की दर राज्य विद्युत बोर्ड कितनी लेते हैं। एन.टी.पी.सी. से राज्य विद्युत बोर्डों को जो बिजली मिलती है, उससे कई गुना ज्यादा दर पर वे हमें बिजली देते हैं। इस पूरे कदम से करीब 800, 900 या 1000 करोड़ रुपए का बिजली का बिल हमें ज्यादा देना पड़ता है। उनके जो इंडस्ट्रियल टैरिफ हैं, उससे भी ज्यादा बिजली बोर्ड हमसे लेते हैं। इसमें लाख लिखा-पढ़ी होती है। हम पिछली बार भी थे, बीच में भी लोग आए। सभी लोगों ने लिखा, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती। हमने ऊर्जा मंत्री के साथ मीटिंग की, तो उन्होंने सुझाव दिया कि क्यों न एन.टी.पी.सी. और रेलवे मिलकर पावर प्लांट लगाएं। जो एन.टी.पी.सी. की दर है, वह हमारे लिए सूटेबल है। जब हम जाइंट वेंचर में पावर प्लांट लगाएंगे तो लोगों ने कहा कि पैसा कहां से आएगा। रेलवे और एन टी पी सी को तो 30 प्रतिशत ही पैसा लगाना है, 70 प्रतिशत पैसा तो बाजार से आएगा। एन.टी.पी.सी. पावर प्लांट चलाएगा, वह हमें चलाने की जरूरत नहीं है। हमें तो उसमें इक्विटी डालनी है और जो इतना हमें हर साल एडीशनल देना होता है, अगर हम यह काम कर लें, हमारी 2000 मैगावाट की करीब-करीब जरूरत है, तो हमें जो पैसा देना पड़ेगा, यह तो दो-तीन साल में ही वसूल हो जाएगा। इतना हमें अतिरिक्त देना पड़ रहा है। इसलिए इन सब बातों को सोचकर एक एम.ओयू. साइन किया गया। हमारा प्रयास राज्य विद्युत बोर्डों के साथ जारी है। वे अपने टैरिफ का रिवीजन करके रेलवे को उपयुक्त दर पर बिजली दें, वरना इतना घाटा रेलवे को सहना, हर तरह का बोझ लेना, ऊपर से यह रेलवे के साथ क्या अन्याय होता है, तो इन सब चीजों को देखकर यह सब किया गया है। एम.ओयू. साइन हुआ है। अब एक प्रोजेक्ट कमेटी बनाई गई है, दोनों तरफ से जाइंट कमेटी बनाई गई है। वे सब देखेंगे कि कैसे क्या किया जाए, किस ढंग का काम होना चाहिए, तब हम इन बातों के विस्तार में जाएंग, लेकिन हमारा प्रयास उसमें जारी रहेगा कि राज्य विद्युत बोर्ड उपयुक्त दर हमें बिजली दें। समय नहीं है, लेकिन कई बार प्रश्नों के उत्तर में इसका उल्लेख किया जा चुका है। जैसे रघुवंश बाबू बैठे हुए हैं, जो हमारे पास 2000-2001 का फिगर है, बिहार को एन.टी.पी.सी. से 180 पैसे में बिजली मिल रही है और रेलवे से वे 460 पैसे चार्ज कर रहे हैं। आप घबराएं मत, यह खाली बिहार की बात नहीं है। आंध्र प्रदेश को 145 पैसे में बिजली मिलती है और रेलवे से 454 पैसे चार्ज कर रहे हैं। दिल्ली को 186 पैसे में मिलती है, हमसे चार्ज कर रहे हैं 444 पैसे। गुजरात को 152 पैसे में मिलती है और हमसे 495 पैसे चार्ज कर रहे हैं। वैस्ट बंगाल को 171 पैसे में मिलती है, हमसे 369 पैसे पर यूनिट चार्ज कर रहे हैं। अब यह बात बताएं आप कि रेलवे से इतना चार्ज भी करते जा रहे हैं, हर चीज रेलवे से एक्स्पेक्ट भी करते हैं, तो आखिरकार रेलवे कैसे चलेगी।

अपने खर्चे को घटाकर, आमदनी को बढ़ाकर, खर्चा घटाने के लिए हमने एनटीपीसी के साथ पावर प्लांट लगाने के लिए एम.ओ.यू. साइन किया और आमदनी बढ़ाने के लिए कई उपाय हमने किए हैं। उसमें सोचा कि एक रेल नीर भी डाल दें। दूसरे रेल टेल निगम को लेकर बात हो रही है। रेलटेल निगम का काम पूरे जोर-शोर के साथ चल रहा है। हमने इसका उल्लेख इसलिए नहीं किया कि जब पिछले बजटों में इसका उल्लेख था ही, तो हम उसको रिपीट क्यों करें। रेलटेल का काम चल रहा है। रेलटेल में 51 प्रतिशत रेलवे की पूंजी है। इसके बाद रेलवेज के पी.एसयूज की इक्विटी की बातचीत चल रही है। डिपार्टमेंट आफ टेलीकम्यूनिकेशन जो बी.एस.एन.एल. और एमटीएनएल है, वे उसमें इक्विटी लें। उन्होंने कहा है कि इन्वैस्टमेंट बैंकर बनाइए, उनको सलेक्ट करिए, तो उनको सलैक्ट करने की बात हो रही है, ताकि पार्टली इक्विटी पर कितना प्रीमियम मिलेगा, यह डिसाइड होगा, तब वे लगाएंगे। इस बीच में रेलटेल के माध्यम से काम न रुके इसलिए रेलवे ने तय किया

है कि रेलवे वित्त निगम से 200 करोड़ रुपए का हम लोगों ने ऋण दिया है। इसके अलावा रेलवे अपने असेट्स को ट्रांसफर कर रही है। रेलटेल का काम नहीं रुक रहा है। रेलटेल का काम चल रहा है। लेकिन हां, इस साल जो 2001-02 का रेल बजट है, उसमें यह है कि राइट आफ वे से हमें 700 करोड़ रुपया आएगा, जो सम्भव नहीं था। जो इसके लिए सलाहकार नियुक्त किए गए थे, उन्होंने भी जो राइट आफ वे बताया, वह काफी कम था। राइट आफ वे जो निगम अभी ठीक से बना ही नहीं है, उससे हम राइट आफ वे लेकर क्या करते। वह पैसा कहां से देगा। उनके पास अपना कौन सा पैसा है, जो हमें अपना पैसा दे देगा। इसलिए इस पर लीज चार्ज नहीं मिलना था, वह नहीं मिला। इसलिए हम लोगों ने तय किया कि नहीं हम इनको अपनी सब चीज लीज पर देंगे। इसके अलावा इनका डिवीडेंड भी लेंगे। सस्ती दर पर यह रेलवे नेटवर्क का ये काम करेंगे। यह सब कुछ किया गया है और रेलटेल का काम चल रहा है। मुझे तो व्यक्तिगतरूप से उम्मीद है कि रेलटेल का काम सफल होगा। इसमें अभी एक प्रोटैम बोर्ड बना है। फुलफ्लैज्ड बोर्ड के लिए भी जो प्रोसीजर होता है, वह सब चल पड़ा है। इसलिए रेलटेल कार्पोरेशन का भी काम चलेगा। हमारे ख्याल से निजीकरण को लेकर कुछ चिंता की गई है। मैं स्पट कर देना चाहता हूं रेलवे ने कोई 153 लाइनें ऐसी चिन्हित की हुई हैं, जिसमें से किसी में घाटा हो जाता है, किसी में मुनाफा हो जाता है। जैसे इस साल मुझे आंकड़ा दिया गया, किसी प्रश्न के उत्तर के सिलसिले में कि इस बार 126 रेलवे लाइनें घाटे में हैं। हमने कहा, रेलवे की स्टेंडिंग कमेटी की एक रिकमंडेशन है कि जो रेलवे लाइन घाटे में चल रही है, ब्रांच लाइनें घाटें में चल रही हैं, उसको आप कंसेसनिंग पर जाइए। यह रेलवे स्टेंडिंग कमेटी का रिकमंडेशन है। उसके आधार पर रेलवे में एक्सरसाइज चल रहा था। हमने यह निर्देश दिया है कि रेलवे बोर्ड में एक्जीक्यूटिव डायरेक्टर्स की एक एक्सपर्ट कमेटी बन जाए। वह हर जोनल रेलवे में सम्पर्क करे और डिवीजन में सम्पर्क करे और देखे कि जो ये लाइनें हैं, ये घाटे में क्यों चल रही हैं। क्या इसके घाटे को दुरुस्त करने का कोई उपाय नहीं बचा है, फील्ड में लोगों को मालूम होता है कि इसको कैसे सुधारा जा सकता है। उसके लिए हमने एक कमेटी बनाई है। वह पूरा अध्ययन करके बताएंगे और जिस रेलवे लाइन की स्थिति को सुधारने के लिए जो कदम जरूरी है, निजीकरण नहीं, यह कंसेसनिंग की बात की गई है स्टेंडिंग कमेटी में। अब कंसेसनिंग में हम सिर्फ कमर्शियल एक्टीविटीज देंगे या उनको कहेंगे कि तुम रेल गाड़ी भी चलाओ। क्या करेंगे, उसके कई माडल हो सकते हैं, लेकिन पहले पूरे तौर पर बीमारी का कारण क्या है, यह पता तो चल जाए। तब उसका ठीक ढंग से इलाज होगा, वरना ऐसे ही ऊपरी तौर पर यदि हम देखते रह जाएंगे तो उसका कोई अच्छा नतीजा नहीं निकलेगा। इसलिए हम उसमें आश्वस्त कर देना चाहते हैं। हमारी पूरी कोशिश है सेफ्टी के काम पर पूरा ध्यान दिया गया है। एक्सपैंशन का दसवीं योजना में हम लोगों ने लक्ष्य रखा है पांच हजार किलोमीटर ब्राडगेज अपने नैटवर्क में ऐड करेंगे। यह नई रेल लाइन बनाकर भी होगा, आमान परिवर्तन करके भी होगा, दोहरीकरण के जरिए भी होगा। हम पांच हजार किलोमीटर ऐड करेंगे। 214 किलोमीटर नई रेल लाइन बनाने का हमारा विचार है। हमने लक्ष्य रखा है, उस पर कई लोगों ने कहा कि इतना कम, इससे भी कम होता है। 100 किलोमीटर होता है, 125 किलोमीटर होता है, हमने तो 214 किलोमीटर रखा है नए साल में। अगर आमान परिवर्तन और डबलिंग सबको जोड़ दें तो वह लगभग एक हजार किलोमीटर के आसपास आ जाएगा। पांच साल में पांच हजार किलोमीटर इस प्रकार से करने का निर्णय है। इसके लिए, एक्सपेंशन के लिए कोशिश है। हमारे जो व्यस्त रूट्स हैं, उनको आगमेंट करने के लिए जहां सिंगल है उसको डबल लाइन बनाने के लिए, जहां विद्युतीकृत नहीं है, वहां विद्युतीकृत करने के लिए, कहीं थर्ड या फोर्थ लाइन डालने के लिए जो हमारा गोल्डन क्वाड्रीलैटरल एंड इट्स डायगनल्स है, उसके लिए अलग से प्रोजेक्ट बनाने का काम शुरू हो चुका है। उस रेलवे लाइन को चूंकि हम चाहते हैं कि 100 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से माल गाडियां भी चलें। हाई एक्सेल लोड को वहन करने वाला रेलवे ट्रैक स्ट्रक्चर होना चाहिए, ब्रिज होना चाहिए, उसको अपग्रेड करने के लिए भी कुल मिलाकर हम परियोजना बना रहे हैं।

उसके लिए अन्य स्रोतों से भी धन के बारे में हम प्रयत्न करेंगे। हमने इस तरह की चर्चा वित्त मंत्री जी से की है। हमने यह पूरी योजना योजना आयोग के सामने रख दी है और इस प्रकार से बजट में भी इसका उल्लेख किया है।

बड़े-बड़े पुल का सवाल हो या इस तरह की गोल्डन क्वाडरेटरल या इसके डायगनल्स जो हैं, 100 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार पर मालगाड़ियां चलें, उस लायक बनाने के लिए जिसमें ज्यादा से ज्यादा माल ट्रैफिक है और पैसेंजर ट्रैफिक भी है तो यह सब करने का हमारा दृटिकोण है। किसी ने कहा कि वही घिसा पिटा बजट है। अब आलोचना के लिए कुछ भी कहा जा सकता है लेकिन हमारा प्रयास है कि रेलवे की आर्थिक स्थिति सुधरे, रेलवे अपने पैरों पर खड़ा रहे और परियोजनाओं में केन्द्र की बजटीय सहायता में भी वृद्धि हो। बजटीय सहायता में कुछ वृद्धि हुई है। हमारा प्रयास जारी है कि और ज्यादा वृद्धि हो ताकि हम एक्सपेंशन का काम तेजी से कर सकें और जब धन होगा तो लोगों के संतोा के लायक यह काम हो सकता है। जम्मू-कश्मीर के काम के लिए अलग से पैसा मिल गया। कुछ स्ट्रैटेजिक लाइन्स थे, उसके लिए डिफेंस मिन्स्ट्री से पैसा आया। हमारी कोशिश है कि नॉर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स में जो लाइन हैं , उसके लिए प्रयत्न करें, हमारा प्रयास जारी है कि उसके लिए धन आये। बाकी जगहों के लिए बाकी धन बढ़ता है तो कम समय में भी हमारे सैंक्शंड प्रोजेक्ट्स को पूरा किया जा सकता है। नये प्रोजेक्ट्स भी लेने होंगे। हम यह मानते हैं कि हमारे देश में पिछड़ापन है और फिर रिम्युनिरेटिव लाइन हम लेकर इस देश में रेलवे को बढ़ा सकते हैं, यह संभव नहीं है। अतिगामी मार्ग पर इस देश में नहीं चला जा सकता। कोई एक्स्ट्रीम पाथ इस देश की जनता को एक्सेपटेबल नहीं होगा। बहुत दिनों से बहस चलती है कि रेलवे लाइन वहीं बनाई जाये जहां लाभ होता है तो जहां लाभ होता हो तो वहां रेलवे लाइन बनाई जाये और जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उसे पिछड़ता हुआ छोड़ दिया जाये। इसलिए बीच का रास्ता निकालकर चलना पड़ेगा और वही कोशिश है कि रेलवे को अपने पैरों पर खड़ा करना है, इसकी आमदनी में वृद्धि करनी है, खर्चे में कटौती करनी है और हमने ये सारे आंकड़े दिये हैं जिनका बंधोपाध्याय जी ने अभी यहां उल्लेख किया। उन्होंने ऑस्टीरिटी की बात की। जिस प्रकार से खर्चे में कटौती या ऑस्टीरिटी की बात आपने कही जो करेंट ईयर में होने वाला है, हम लोगों ने हजार करोड़ से भी ऊपर का लक्ष्य रखा। मुझे आशा है कि 2001-2002 में हम इस लक्ष्य को प्राप्त करेंगे। खर्चे में कटौती का हमारा प्रयास जारी रहेगा और जो नॉन-ट्रेडीशनल सोर्सेज ऑफ अरनिंग हो सकते हैं, उस पर हम पूरी कोशिश कर रहे हैं चाहे जमीन का इस्तेमाल हो, चाहे एयर स्पेस का इस्तेमाल हो, चाहे रेल-टैल के जरिये ऑप्टिक-फाइबर सिस्टम के जरिये हम इस बिजनैस में जाकर रेल-टैल के जरिये कुछ मुनाफा कमायें। हमारे पास जो एडीशनल बैंक वित्त होगा, हम उसकी मार्केटिंग करेंगे और उसके जरिये कुछ धन कमाएंगे। आखिर एनटीपीसी की बात हो जाती है, उसके साथ जो यह बिजली का बिल है, वह 1000 करोड़ से घट जाएगा और दूसरी कमी आ जाएगी और सबके ऊपर जहां-जहां लीकेज दिख रहा है, इसको दुरुस्त करना है। एसपीटीएम का जो टिकट सैल्फ-प्रिंटिंग टिकटिंग मशीन है, उसमें कई जगहों पर उसके साथ धोखाधड़ी, फ्रॉड किया जा रहा है, इस सबको देखते हुए हम लोगों ने इस बार अनरिजर्ब्ड टिकटिंग सिस्टम के बारे में एक नया पायलट प्रोजेक्ट इस बार लांच करने का निर्णय लिया है जिसमें सैंट्रल कम्प्यूटर होगा, वहां सब कुछ रिकार्ड होगा, जैसे पैसेंजर रिजर्वेशन कम्प्यूटराइज्ड है, उसी तरह से अनरिजर्ब्ड कैटेगरी के लिए देंगे ताकि उस ढंग की धांधली न हो । हमारी पूरी कोशिश है कि लोगों को सुविधा मिले और सब तरह से हम ट्यूरिज्म को भी इस 150 साल में बढ़ावा दे सकें। 150 साल का सारा कार्यक्रम 16 अप्रैल से शुरू होगा और यह कहें कि 150 साल हम मनाने जा रहे हैं और हम यह इस ढंग से मनाएं कि सचमुच भारत में रेल उपयोगकर्ताओं को या हर भारतवासी को लगे कि रेल उनकी सेवा में तत्पर है। इसलिए हमने इसको पैसेंजर एमीनिटी ईयर घोाित किया है और हम सुनिश्चित करेंगे कि यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाई जाएं। हर प्रकार से किसानों के लिए पहली बार पैरीशेबल फल या सब्जी ढ़ोने के लिए रैफ्रिजरेटेड पार्सल वैन बनाई जा रही हैं ताकि अब जैसा केरल है, केरल से कोई फल लाना चाहता है या कहीं से कोई फल लाना चाहता है जो पैरीशेबल है तो दिल्ली या दूसरी जगहों पर पहुंचाया जा सकता है और तेज गति से चलने वाली गाड़ियों में वह पार्सल बैन लगाया जाएगा।

किसानों को उनकी उपज की कीमत मिलेगी। बेहतर कीमत मिल सकती है। यह सब प्रयत्न हम लोगों ने करने की कोशिश की है। कुल मिलाकर हमारा प्रयत्न है कि रेलवे की आर्थिक हालत में सुधार लाया जाए। मुझे खुशी है, यह बताते हुए कि हमारा पूरा प्रयत्न है और इस संबंध में आपरेटिंग रेशो के बारे में फीगर्स दे चुके हैं। इस पर बजट एस्टीमेट आपरेटिंग रेशो 2000-2001 में 98.8 परसेंट होगा और रिवाइज्ड एस्टीमेट में 96.6 परसेंट होने की संभावना है और आने वाले समय में 94.4 परसेंट की आशा है। रेलवे की आर्थिक स्थिति को मापने के लिए एक और इन्डिकेटर है और वह इंडिकेटर है - Ratio of net revenue to capital at charge and investment from capital fund. इसका फार्म्युला बना हुआ है। यह पुराना इंडिकेटर है, 2000-2001 में 2.5 परसेंट था और 2001-2002 में अनुमान है कि यह 4.5 परसेंट पहुंच जाएगा। 2002-2003 में यह 7.3 परसेंट तक ले जाने का विचार है। हमें रेलवे की आर्थिक स्थिति को बेहतर बनाना है, ताकि रेलवे के एक्सपैंशन के लिए, सेफ्टी के लिए, लोगों को सहूलियत देने के लिए काम कर सकें। हम समझते हैं और सदन इस बात से सहमत होगा कि रेलवे को चलाने के लिए इस देश में इंटिग्रेशन बहुत जरूरी है। जहां तक मैं रेलवे को समझ सका हूं, रेलवे को प्राइवटाइज़ नहीं कर सकते हैं। रेलवे एक स्ट्रैटेजिक सैक्टर है और रेलवे में प्राइवेट सैक्टर की हिस्सेदारी कई जगहों पर रखी गई है। एक माननीय सदस्य ने कहा कि कैटरिंग को हम प्राइवेट हाथों में देते चले जा रहे हैं। कैटरिंग का काम

डिपार्टमेंटल 15 परसेंट ही है और 85 परसेंट तो पहले से ही ठेकेदार के हाथ में है। जो 15 परसेंट हमारा डिपार्टमेंटल है, उसको हम आईआरसी और टूरिज्म कारपोरेशन के माध्यम से बेहतर ढंग से, प्रभावशाली ढंग से करना चाहते हैं। कैटरिंग में जितना स्टाफ है, उसको नहीं निकाला जाएगा, सबको साथ में रखा जाएगा। टूरिज्म को बढ़ावा दिया जाएगा, लोगों को सहूलियत बढ़े, रेलवे की आमदनी बढ़े, खर्च मे कमी आए और रेलवे का ज्यादा से ज्यादा एक्सपैंशन कर सकें - इन्हीं सब चीजों को पूरा करने की कोशिश है।

महोदय, एक बात का बार-बार उल्लेख किया गया है। इस बारे में हम अपनी बात स्पट करना चाहेंगे। बहुत से माननीय सदस्यों में साल्ट के बारे में कहा कि कर को बढाया गया है। कर क्यों बढ़ाया गया है, इसके लिए एक बात को ध्यान में रखना होगा। साल्ट को ढोने में रेलवे वैगन का नुकसान होता है और इस वजह से कई जगहों पर ट्रैक को, जिस पर कि साल्ट को ढोया जाता है, नुकसान न हो, पानी से धोया जाता है। इससे रेलवे को घाटा होता है। इतना होने पर भी हमने मिनिमम क्लास जो 90 थी, उसी पर साल्ट को रखा है। हमने इस बात को छिपाया नहीं है। बजट भाषण में भी इस बात का उल्लेख किया है और इसको डील करने की कोशिश की है कि इसका क्या इम्पैक्ट होगा। हमने स्पटता के साथ बात को कहने की कोशिश की है। मैं माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए आंकड़ों को चुनौती नहीं दे रहा हूं और न उनके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। इसके ट्रांसपोर्टेशन में खर्च में वृद्धि होगी। ट्रेडर या मैन्युफैक्चर या रिफाइनरी यदि सारे का सारा बर्डन-पास-ओन कन्ज्युमर पर कर दे, जो कि उसको नहीं करना चाहिए, उसको अपने मुनाफे में कुछ कमी करनी चाहिए, तो उसका क्या असर होगा, यह मैं बताना चाहता हूं। औसतन ढुलाई की दूरी 1400 कि.मी. के लिए एक किलोग्राम साल्ट की कीमत में 40 पैसे वृद्धि होगी । इस संबंध में हमने साल्ट कमिशनर से फीगर्स ली हैं। स्वास्थ्य मंत्री, डा, सी,पी, ठाकुर, यहां बैठे हुए हैं। एक आदमी एक महीने में आधा किलो साल्ट कन्ज्युम करता है और 40 पैसे एक किलो साल्ट की कीमत बढ़ती है, तो एक महीने में 20 पैसे का फर्क पड़ेगा। अगर पांच आदमियों का परिवार है, तो एक रुपए का फर्क एक महीने में एक परिवार पर पड़ेगा। बहुत से माननीय सदस्यों ने साल्ट की कीमत के बारे में कहा है और इसको नमक सत्याग्रह से जोड़ दिया है। नमक सत्याग्रह इसलिए हुआ था कि अंग्रेज लोग अपने जहाज के वजन को बढ़ाने के लिए बैलास्ट के आधार पर साल्ट लाते थे और साल्ट को बेचते थे। साल्ट को बनाने में उन्होंने पाबन्दी लगा रखी थी। उस पाबन्दी को तोड़ने के लिए, उस साल्ट कानून का उल्लंघन करने के लिए नमक सत्याग्रह किया था। देखा जाए, तो टाटा आज नमक बना रहा है।

आज कई बड़ी कम्पनियां नमक बना रही हैं और आप हमें कह रहे हैं कि आयरन, स्टील सीमेंट, सब पर लोड डालो। पैट्रोलियम प्रोडक्ट पर लोड डालो, लेकिन जो बड़े-बड़े मेनुफेक्चर्स साल्ट बना रहे हैं, उन्हें सब्सिडी देंगे। यह बहुत अच्छी बात है कि उन्हें सब्सिडी दें और दूसरे को तुम बढ़ाते जाओ, यह कैसे संभव है। इसलिए अभी भी हमने उन्हें मिनिमम क्लास 90 पर ही रखा है। अभी भी सब्सिडी है।

महोदय, दूसरी शिकायत एडीबल साल्ट के नाम पर कई दफा मिली है कि लोग इंडस्ट्रियल साल्ट लेकर चले गए। इंडस्ट्रियल साल्ट का रेट ज्यादा है, उसे एडीबल साल्ट बना कर बुककर दिया। करप्शन कहां-कहां नहीं है। इसलिए अब गैप घटेगा तो वह धांधली भी घट सकती है। इसमें यह फर्क पड़ेगा। बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा कि गुड़, शक्कर, सब चीजों का दाम बढ़ेगा। कितना दाम बढ़ेगा, वह मैं आपको बताता हूं - 12 पैसे प्रति किलोग्राम गुड व शक्कर, एडीबल ऑयल, यानि खाने का तेल दस पैसे प्रति किलोग्राम, फूडग्रेंस एंड पल्सेज़ चार पैसे प्रति किलोग्राम, यूरिया दो पैसे प्रति किलोग्राम और ये तब बढ़ेगा जब सब कंज्यूमर्स को पास ऑन हो जाएगा। रेलवे को चलाना है। आप खुद कहते हो कि रेल लाईन बिछाओ, ये सहूलियतें दो तो उसके लिए पैसा कहां से आएगा। इसके लिए कोई सब्सिडी नहीं मिलती है, रेलवे अपने पास से ही सब कुछ करता है। लो रेटेड कमोडिजीज़ का कुछ रेट बढ़ाया है, लेकिन फिर भी मिनिमम क्लास पर ही रखा है। हाई रेटेड कमोडिटीज़ का कुछ घटाना पड़ेगा ताकि वे रोड की तरफ न भाग जाएं। किसी ने कहा कि मालभाडा ब्रेड एंड बटर है, जब वही भाग जाएगा तो रेलवे कहां से चलेगा। रेलवे को चलाने के लिए पैसा नहीं रहेगा तो भारत सरकार अलग से रेलवे को चलाने के लिए ग्रांट देगी तब रेलवे चलेगी। आज मुझे रेल चलाने के लिए कोई ग्रांट की जरूरत नहीं है। आज प्रौजेक्ट्स में भारत सरकार बजटरी सपोर्ट के माध्यम से पैसा इनवेस्ट करती है और एक जमाने से, शुरू से करती आ रही है। इसलिए हमारी आपसे विनम्र प्र ाार्थना है कि हमने जो थोड़ा सा रेशनलाइजेशन किया है, उसका आप समर्थन करें। इसके अलावा एक पारदर्शी फार्मूले के आधार पर रीज़नल बैलेंस कायम करने की लिए भी कोशिश की है।

आपने जिन समस्याओं का उल्लेख किया है, उनमें मैं अपनी पूरी क्षमताभर कोशिश करूंगा। मैं जानता हूं, मैं भी एक सांसद हूं, इस नाते किसी भी सांसद की पीड़ा को समझ सकता हूं। रेलवे भारत सरकार चलाती है इसलिए हर सांसद से उसके क्षेत्र के लोग अपेक्षा करते हैं कि रेलवे में तुम क्या सुविधा उपलब्ध कराते हो। इसलिए हमारी पूरी कोशिश होती है कि हम माननीय सांसदों की कुछ न कुछ मदद कर पाएं ताकि वे अपने क्षेत्र में कुछ कहने लायक स्थिति में हों। आज हमने कम्प्युटराइज़ रिजर्वेशन को जिला हैड क्वार्टर तक लाने की कोशिश की है। इसके अलावा महत्वपूर्ण स्टेशनों से कुछ ट्रेनें चलाते हैं। किसी को कहीं स्टोपेज़ चाहिए, इस बात को ध्यान में रख कर कई नई ट्रेनें चलाई गईं। जन-शताब्दी चलाई गई। इसमें सैकिंड क्लास के नान एसी डिब्बे होंगे, लेकिन यह शताब्दी की गति से चलेगी, इससे सामान्य आदमी भी शताब्दी का आनन्द ले लेगा। उसे इसमें खाना मिलेगा और उसका रेट बहुत कम होगा। इस प्रकार हमारी कोशिश है कि कुछ और लोग भी शताब्दी में सफर करें। पहले से ही 13-14 शताब्दियां चलती हैं, हमने एक साथ 16 जन-शताब्दी और चला दीं। उसके डिब्बे नये किस्म के बनाए जा रहे हैं। इसमें सैकिंड क्लास के डिब्बे होंगे, जिनमें आवाज और धूल-गर्दा थोड़ा कम आए। इन सब बातों को ध्यान में रख कर डिब्बे बनाए जा रहे हैं और ये जल्दी ही तैयार हो जाएगे। इसका उद्घाटन 16 अप्रैल को मुंबई में होगा, क्योंकि सबसे पहले रेल मुंबई से थाणे के लिए चली थी और हमारे पास सबसे नई रेल, कोंकण रेल है। इसलिए मुंबई से गोवा, मडगांव को जोड़ने के लिए यह पहली रेल जन-शताब्दी है। यह 16 अप्रैल को चला दी जाएगी। जैसे-जैसे डिब्बे बनते जाएंगे, वैसे-वैसे जन-शताब्दी चलाते जाएंगे। उसके अनुभव को देखते हुए उसका और विस्तार किया जाएगा। इस प्रकार हम लोगों की कोशिश है कि रेलवे को एक मजबूत, आर्थिक आधार प्रदान करने का, रेलवे को विकास के रास्ते पर ले जाने की हमारी कोशिश हुई है। इसमें मैं कहीं से गाइडेड नहीं हुआ हूं। हमारी जो सोच है, हम मध्यम-मार्गीय हैं। हम वहां से आते हैं, जहां से गौतम बुद्ध को ज्ञान प्राप्त हुआ था। वे भगवान बुद्ध बने थे। उन्होंने हमें पाठ सिखाया कि मध्यम मार्गीय बने, इसलिए हम अतिगामी नहीं हो सकते हैं। कोई कहेगा, एक्सट्रीम रिफार्म, कोई कहेगा, कुछ मत करो। सारा बोझ ढोते चले जाएं, बर्बाद हो जाएं। बीआईएफआर का केस बन जाए, कोई परवाह नहीं,

लेकिन सब तरह की रियायत और छूट देते जाओ। हम इन दोनों के बीच का रास्ता लेकर चलना चाहते हैं। यह देश भी मध्यम-मार्गी है और बीच का रास्ता लेकर ही चलेगा। जैसा प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि 21वीं सदी भारत की सदी बनेगी। हम सब लोगों की यह कोशिश होनी चाहिए कि भारतीय रेल दुनिया का अग्रणीय रेल बना रहे और दूसरे लोग हमसे सबक सीख सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आप सभी से आग्रह करुंगा कि मेरे प्रस्तावों को स्वीकार करें।

उपाध्यक्ष महोदय : वन-बाई-वन। आप एक-एक करके बोलें।

SHRI PRAVIN RASHTRAPAL : Mr. Deputy-Speaker, Sir, the hon. Railway Minister has quoted about the formula. Apparently, this formula looks just. As you are aware, this Parliament has decided not to increase the number of seats in Indian Parliament on the basis of the latest population figures because the Southern States stated that they implemented the family planning programmes as required by the Government of India and as a result growth of population has been controlled there whereas there are States which have not implemented the family planning programmes properly and hence growth of population is not under control. So, there was a just demand from the Southern States that the number of seats in Parliament should not be increased on the basis of the latest population figures and therefore, the Parliament decided not to increase the number of seats upto the year 2025.

Otherwise, these States will suffer. ...(*Interruptions*) In the same way, the States, which have reduced their population growth by implementing the family planning programmes effectively, should not suffer in the Railways also.

Then, the hon. Minister has increased the freight on salt. I would like to inform the hon. Minister that salt is not only used in food, but it is also used for tanning of animal skins by a particular Scheduled Caste community in villages. Moreover, salt is used for preserving dead bodies also. It is not a question of increase of mere 20 paise or 40 paise, but ultimately when it reaches these people, it will make a lot of difference by way of increase in the price of salt. ...(*Interruptions*)

श्री शीशराम सिंह रवि : उपाध्यक्ष जी, यह तो भााण हो रहा है।â€¦ (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : माननीय राट्रपाल जी, जो आपने बात कही, वह इंडस्ट्रियल साल्ट का इस्तेमाल टैनिंग के लिए होता है । उसका पहले से ही क्लासिफिकेशन 115 है। उसका क्लासिफिकेशन 80(ए) नहीं था। इसलिए जिसका आपने उदाहरण दिया है वह यह है, बाकी का मैंने पहले ही एक्सप्लेन कर दिया है। एरिया का भी आधार है 15 प्रतिशत और क्षेत्रफाल तथा आबादी का भी आधार है। अब किसी को आबादी सूट करेगी और किसी को एरिया सूट करेगा। यह तो देश को संतुलन में लेकर चलना है, यह कोई पार्लियामेंट की सीट तो है नहीं। हमने एक बार प्रयास किया है अगर आपको सूट नहीं करेगा तो we will revert back to old ad hocism. जिसमें रेल मंत्री की जहां मर्जी हुई दे दिया उसमें आपकी कोई आवाज नहीं है। हमने कोशिश की है कि एक पारदर्शिता आये। अगर कहीं आबादी कम है तो रेलगाड़ी चलेगा या नहीं चलेगा। अगर उत्तरप्रदेश, बिहार, बंगाल की आबादी ज्यादा है तो वहां के लोग रेलगाड़ियों पर न चलें। इसलिए एरिया, जनसंख्या और सबसे बड़ा वेटेज है जो प्रोजैक्ट को पूरा करने के लिए पैसे की जरूरत है। किसी को आबादी तो किसी को क्षेत्रफल सूट करेगा, इसलिए एक यूनिफोर्म कोड के लिए रीजनल बैलेंस होगा। हमारी जितनी बुद्धि है उसके हिसाब से हमने किया। बाकी आप सर्वोपरि हैं, आप स्पट करके कोई रास्ता बताएं।

SHRI AJOY CHAKRABORTY (BASIRHAT): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to have a clarification from the hon. Railway Minister. The hon. Railway Minister has increased the passenger fares even before the Budget was presented in the name of safety. Then, he has increased the passenger fares of ordinary class also. So, I would like to know whether he is considering withdrawal of this fare hike. ...(*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

श्री शीशराम सिंह रवि : उपाध्यक्ष जी, हमें तो इन्होंने बोलने का मौका ही नहीं दिया। â€¦ (व्यवधान) आप लोग हल्ला क्यों कर रहे हैं।â€¦ (व्यवधान) यह क्या

डबल-डबल बोलेंगे।

श्री नीतीश कुमार : हमने इतना ज्यादा एक्सप्लेन कर दिया है, इससे ज्यादा एक्सप्लेन करने की जरूरत नहीं है।

श्री शीशराम सिंह रवि : हमें तो बोलने ही नहीं दिया गया है।â€¦ (व्यवधान)

MR DEPUTY-SPEAKER: Will you please listen? Have you not taken part in the debate?

SHRI AJOY CHAKRABORTY : Sir, I want a clarification from the Minister. ...(*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Will you please listen? What clarification do you want? Have you not participated in the debate?

SHRI AJOY CHAKRABORTY : I have participated in the debate. ...(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: I have already responded to them. â€¦ (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No running commentary, please.

...(*Interruptions*)

श्री नीतीश कुमारः इस समय प्रोजैक्ट भी चाहिए और हर चीज दुरुस्त भी रहनी चाहिए। â€¦ (व्यवधान) जब हम फेयर और फ्रेट रीविजन करते हैं तो कहते हैं कि बिल्कुल मत करो। यह हमें कौन सा इकॉनोमिक पाठ पढ़ाना चाहते हैं? जब आपको वक्त मिले और जब इस स्थिति में आ जाएं तो रेल बजट बनाना और हमें ऐसा बजट बना कर दिखा देना। â€¦ (व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is not yielding.

...(*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE) : It is not an answer relating to wagons. That is why I am asking a question. During 2001-2002, the provision was for 23,000 wagons. What has happened to that?

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has given an elaborate reply covering all the points. What more do you want?

श्री नीतीश कुमारः उपाध्यक्ष महोदय, यह बात इस सदन में बहुत बार एक्सप्लेन हो चुकी है। यदि आप उस समय सदन में नहीं थे तो हम कुछ नहीं कर सकते। 2001-2002 में 23 हजार वैगन्स का टारगेट था जिन में 6 हजार ओन योअर वैगन स्कीम और बोल्ट में थे। बाकी के वैगन्स बोल्ट में नहीं आए। ओन योअर वैगन स्कीम में वे बहुत लिमिटेड आए। 17 हजार वैगन का ऑर्डर आईआरएफसी से कर्जा लेकर रेलवे ने दिया। 6 हजार वैगन्स के बारे में हम जबर्दस्ती किसी प्राइवेट सैक्टर को नहीं कह सकते। 6 हजार वैगन्स बोल्ट में थे। This has been explained times without number here and also in the other House. ...(*Interruptions*) If you are not aware of it, I cannot help.

MR. DEPUTY-SPEAKER: All right.

...(*Interruptions*)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने भगवान बुद्ध और भगवान महावीर का जिक्र किया। हाजीपुर, वैशाली, सुगोली में बुद्धिस्ट सर्किट का शिलान्यास भी हो गया और दिसम्बर में सर्वेक्षण कार्य भी हो गया। माननीय मंत्री जी ने बोलचाल की भााा में आश्वस्त भी किया कि यह मामला प्लानिंग कमीशन में प्रोसैस में है। एक सप्ताह में आएगा। जब एक सप्ताह पूरा हो जाएगा तो हम आग्रह करेंगे। â€¦(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is in a mood to reply! You can look at his face.

श्री नीतीश कुमारः उपाध्यक्ष महोदय, यह सब बात जानते हैं लेकिन अपनी आदत से लाचार हैं। इनको केवल बोलना है। इन को सब बात मालूम है। मैं इनको बता दूं â€¦(व्यवधान) उपाध्यक्ष महोदय, यह मेरे लिए प्रॉपर नहीं होगा कि हम एक-एक रेलवे प्रोजैक्ट के बारे में क्या करेंगे, ये सब यहां बता सकें। हम उसकी डेट के बारे में फौरन कोई आश्वासन नहीं दे सकते। यदि यह भी मेरी जगह होंगे, वह भी इसे नहीं कर पाएंगे लेकिन हम सब प्रयासरत हैं। मैं इतना ही कह सकता हूं।

...(*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2002-2003 to vote.

The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2003, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall nowput the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2001-2002 to vote.

The question is:

> *"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2002, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 12, 15 and 16."*

The motion was adopted.